

Különjelentés

## Nagy sebességű vasút Európában: az uniós hálózat hiánya rosszul működő mozaikot eredményez

(az EUMSZ 287. cikke (4) bekezdésének második  
albekezdése alapján)



EURÓPAI  
SZÁMVEVŐSZÉK

## **AZ ELLENŐRZŐ CSOPORT**

Ellenőrzéseinek eredményeit a Számvevőszék különjelentésekben mutatja be, amelyek egy adott költségvetési területhez kapcsolódó uniós szakpolitikákkal és programokkal, illetve az irányítással kapcsolatos kérdésekkel foglalkoznak. Hogy ellenőrzési munkája maximális hatást érjen el, témái megválasztásakor és feladatai megtervezésekor a Számvevőszék tekintetbe veszi a teljesítmény-, illetve szabályszerűségi kockázatokat, az érintett bevétel vagy kiadás nagyságát, a várható fejleményeket, valamint a politika és a nagyközönség érdeklődését.

Ezt a teljesítmény-ellenőrzést a kohéziós, növekedési és társadalmi befogadási beruházások kiadási területeire szakosodott, Iliana Ivanova számvevőszéki tag elnökölte II. Kamara végezte. Az ellenőrzést Oskar Herics számvevőszéki tag vezette, Thomas Obermayr kabinetfőnök, Pietro Puricella ügyvezető, Luc T'Joen feladatfelelős, Marcel Bode, Dieter Böckem, Guido Fara, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Nils Odins és Milan Smid számvevők támogatásával. Richard Moore nyelvi támogatást biztosított.



*Balról jobbra:* Thomas Obermayr, Guido Fara, Milan Smid, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Richard Moore, Luc T'Joen, Marcel Bode, Pietro Puricella, Dieter Böckem, Oskar Herics.

## TARTALÓJEGYZÉK

	Bekezdés
Rövidítések és glosszárrium	
Összefoglaló	I–XI
Bevezetés	1–13
A nagy sebességű vasút Európában	1–2
Az uniós nagy sebességű vasúthálózat mérete és kihasználtsági aránya növekszik	3–4
A nagy sebességű vasúttal kapcsolatos uniós szakpolitikák	5–9
Közlekedéspolitika	5–7
Kohéziós politika	8–9
A nagy sebességű vonalak megépítése jelentős uniós támogatásban részesül, azonban a támogatás csak a költségek töredékét fedezi	10–13
Az ellenőrzés hatóköre és módszere	14–20
Észrevételek	21–95
A nagy sebességű vasútra vonatkozó, uniós társfinanszírozású beruházások előnyösek lehetnek, azonban hiányzik az egész Unióra kiterjedő szilárd stratégiai megközelítés	21–36
A nagy sebességű vasút előnyös közlekedési mód, amely hozzájárul az Unió fenntartható mobilitásra vonatkozó célkitűzéseéhez	21–22
A Bizottság csak korlátozott hatáskörökkel rendelkezik és a nagy sebességű vasúti hálózat méretének megháromszorozására vonatkozó terve valószínűleg nem fog teljesülni	23–26
Nemzeti hálózataikat a tagállamok tervezik meg és ők hozzák meg a velük kapcsolatos döntéseket, ami elégtelen mértékben összekapcsolt nemzeti nagy sebességű hálózatok mozaikjához vezet	27–36
A döntéshozatal nem alapul megbízható költség-haszon elemzéseken	37–58
Nincs szükség mindenhol „nagyon nagy sebességre”	37–44
Ritkán végeznek költséghatékonysági ellenőrzéseket	45–48
A költség-haszon elemzéseket nem használják döntéshozatali eszközként a tagállamokban	49–51

A költségtúllépések, az elhúzódó kivitelezés és a késedelmes forgalomba helyezés inkább szabály, mintsem kivétel	52–58
Az utasok szemszögéből: a menetidők, az árak és a csatlakozások, a személyszállítási szolgáltatások és az állomások, valamint gyűjtőterületük valós körülmények alapján történő értékelése	59–77
A menetidők és a jegyárak a siker fontos tényezőit jelentik	59–63
A vasúti jegyértékesítés, valamint a személyszállítási adatok figyelemmel kísérése terén további fejlesztésekre van szükség	64–67
Az állomások száma és elhelyezkedése egyaránt fontos	68–77
A nagy sebességű vasút fenntarthatósága: az uniós társfinanszírozás eredményessége kérdéses	78–85
Az utasadatok elemzése: a hét elkészült nagy sebességű vasútvonal közül három kevesebb utast szállít az évenkénti kilencmilliós referenciaértékhez képest	79
A vonalak mentén élő népesség gyűjtőterület szerinti elemzése: a 14 ellenőrzött nagy sebességű vonal és szakasz nem rendelkezik kellően nagy számú potenciális utassal	80–82
A nagy sebességű vasút versenyképessége más közlekedési módokhoz viszonyítva: a „szennyező fizet” elve egyelőre nem érvényesül	83–85
Egyelőre még nem általánosan elérhetők a zökkenőmentes és versenyképes határon átnyúló nagy sebességű vasúti szolgáltatások	86–95
Mivel ma is sok akadály áll fenn, hosszú út vezet odáig, hogy a piacok megnyíljanak és meginduljon a verseny az uniós nagy sebességű vonalakon	86–88
A pályahasználati díjak megállapítása túlzottan összetett és a versenyt akadályozó tényezőt jelenthet	89–92
Erős és független szabályozó testületre lenne szükség, de ez nem mindig valósul meg	93–95
Következtetések és ajánlások	96–106
A nagy sebességű vasúti szolgáltatások számos előnyt kínálnak, ám nincs reális hosszú távú uniós terv, és nem valósult meg valódi uniós nagy sebességű hálózat	96–98
Az ellenőrzött nagy sebességű vasúti infrastruktúrákba történő beruházások esetében nem alkalmazták következetesen a gondos pénzgazdálkodás elveit	99–100

A helyzet uniós polgárok szempontjából történő értékelése rávilágít a nagy sebességű vasút előnyeire, ám a nagy sebességű vonalak uniós társfinanszírozásának fenntarthatósága veszélyben forog	101–103
A zökkenőmentes és versenyképes határon átnyúló nagy sebességű vasúti szolgáltatások még váratnak magukra	104–106

I. melléklet. Az európai nagy sebességű hálózat térképe

II. melléklet. A nagy sebességű vasút finanszírozásának áttekintése 2000 óta tagállamonként és irányítási módonként

III. melléklet. A projektek elemzése

IV. melléklet. A nagy sebességű vasútra vonatkozó legfontosabb adatok tagállamonként

V. melléklet. A sebességhezam elemzése

VI. melléklet. Az utasok szemszögéből: az ellenőrzött nagy sebességű vonalak menetidőinek, árainak és csatlakozásainak értékelésére szolgáló módszertan és adatok

VII. melléklet. Az állomások hatása a menetidőre és a sebességre

VIII. melléklet. Az egyes ellenőrzött nagy sebességű vonalak gyűjtőterületének, valamint az értékelt határátlépési pontok térképe és legfontosabb adatai

IX. melléklet. Az állomások elemzése

A Bizottság válaszai

## RÖVIDÍTÉSEK ÉS GLOSSZÁRIUM

<b>Átjárhatóság</b>	Az Európai Bizottság kezdeményezése a vasúti ágazat egységes piacának előmozdítására. Az átjárhatósági műszaki előírások az átjárhatóság megvalósításához szükséges alapvető követelmények teljesítéséhez előírt műszaki szabványokat határozzák meg. E követelmények többek között a biztonságra, a megbízhatóságra és a rendelkezésre állásra, az egészségre, a környezetvédelemre és a műszaki kompatibilitásra terjednek ki, és lehetővé teszik, hogy a vonatok az európai vasúthálózat bármely szakaszán zökkenőmentesen üzemelhessenek.
<b>CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz)</b>	Olyan mechanizmus, amely 2014 óta biztosít pénzügyi támogatást három ágazat: az energiaágazat, a közlekedési ágazat és az információs és a kommunikációs technológiai ágazat (IKT) számára. A CEF ezen a három területen határozza meg az elkövetkező évtizedben végrehajtandó beruházási prioritásokat. A közlekedés területén e prioritások körébe az összekapcsolt közlekedési folyosók és a tisztább közlekedési módok tartoznak.
<b>DG MOVE</b>	Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság.
<b>DG REGIO</b>	Regionális és Várospolitikai Főigazgatóság.
<b>EAV (uniós hozzáadott érték)</b>	Az Európai Unió beavatkozása nyomán keletkező hatás, amely többletértéket jelent a tagállamok egyedi intézkedései révén egyébként létrehozott értékhez képest. A nagy sebességű vasútvonalak esetében a tagállamokon belüli vonalakba történő uniós beruházás szintén hozzáadott értéket teremt az uniós polgárok számára (például azzal, hogy megkönnyíti az utazást, és csökkenti az általános menetidőket). Az uniós törzshálózat kiteljesítése érdekében a nemzetközi folyosókra irányuló kiadások ugyanakkor a közös érdek miatt automatikusan indokoltabbá teszik az uniós fellépést: ezek uniós hozzáadott értéke magasabb.
<b>Előzetes feltételrendszer</b>	Olyan feltételek, amelyeket a hosszú távú stratégiai infrastrukturális tervek támogatását megelőzően teljesíteni kell, és amelyeket az uniós társfinanszírozási beruházás keretében alkalmaznak.
<b>ERA (az Európai Unió Vasúti Ügynöksége)</b>	A 2004-ben alapított ügynökség célja a – többek közt az ERTMS-re vonatkozó – átjárhatósági műszaki előírások kidolgozásának támogatása, továbbá az egységes európai vasúti térség hatékony működésének elősegítése.
<b>ERFA (Európai Regionális Fejlesztési Alap)</b>	Olyan beruházási alap, amelynek célja az Európai Unión belüli gazdasági és társadalmi kohézióknak a regionális egyenlőtlenségek kiigazításával történő megerősítése az infrastruktúrateremtés és a produktív munkahelyteremtő

	beruházások – elsősorban a vállalkozásoknak nyújtott – pénzügyi támogatásával.
<b>ERTMS (Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer)</b>	Jelentős európai projekt, amelynek célja a különböző nemzeti vasúti ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek felváltása a kölcsönös átjárhatóság biztosítása érdekében.
<b>Gyűjtőterület</b>	Az a terület, amelyen belül egy nagy sebességű vasúthoz tartozó állomás személygépjárművel adott idő (e jelentés alkalmazásában 15, 30 vagy 60 perc) alatt elérhető.
<b>INEA (Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség)</b>	A Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatalának (TEN-T EA) utódja, amelyet az Európai Bizottság 2006-ban hozott létre a TEN-T program műszaki és pénzügyi végrehajtásának irányítása céljából. Az INEA 2014. január 1-jén kezdte meg működését a következő uniós programok egyes részeinek végrehajtása céljából: Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF), Horizont 2020, valamint a korábbi programok (TEN-T és Marco Polo 2007–2013).
<b>KA (Kohéziós Alap)</b>	Ez az alap az Európai Unión belüli gazdasági és társadalmi kohézió javítása érdekében környezetvédelmi és közlekedési projekteket finanszíroz azokban a tagállamokban, ahol az egy főre jutó GNP nem éri el az uniós átlag 90%-át.
<b>Kihasznátltság</b>	Ebben az összefüggésben a nagy sebességű vonalak használatának mértéke, amelyet a vonalat használó utasok számának és a vonal kilométerben megadott hosszának hányadosaként határoznak meg.
<b>Költség-haszon elemzés (CBA)</b>	Olyan elemző eszköz, amelyet egy beruházási döntés értékelésére alkalmaznak, az előrelátható költségek és a várható előnyök összehasonlításával. A CBA célja az erőforrások hatékonyabb elosztásának elősegítése annak érdekében, hogy a döntéshozók megalapozott döntéseket hozhassanak arról, hogy megvalósítsanak-e vagy sem egy beruházási javaslatot vagy annak lehetséges alternatíváit.
<b>Nagy sebességű vasút</b>	Olyan vasúti szolgáltatások, amelyek új, külön e célra tervezett vonalakon, legalább 250 km/h megengedett legnagyobb üzemi sebességgel, valamint olyan szolgáltatások, amelyek hagyományos vonalakon, legalább 200 km/h legnagyobb megengedett üzemi sebességgel működnek.
<b>Pályahasználati díjak</b>	A vasúttársaságok által a pályahálózat-működtetőnek fizetett díjak, amelyek révén az infrastrukturális költségek egy része megtérül.
<b>Sebességhozam</b>	Az utas által tapasztalt tényleges sebességnek a vonal megengedett legnagyobb üzemi, illetve tervezési sebességéhez viszonyított aránya.

<b>Tagállamok</b>	Az Európai Unió tagállamai.
<b>TEN-T (Transzeurópai közlekedési hálózatok)</b>	Tervezett európai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedési hálózatok. A TEN-T hálózatok a transzeurópai közlekedési hálózatok szélesebb rendszerének a részét képezik, egy távközlési hálózattal (eTEN) és egy tervezett energiahálózattal (TEN-E) együtt.



## ÖSSZEFOGLALÓ

I. A nagy sebességű vasút kényelmes, biztonságos, rugalmas és környezeti szempontból fenntartható közlekedési mód. Olyan környezeti teljesítményt nyújt és olyan társadalmi-gazdasági előnyökkel jár, amelyek támogathatják az Unió közlekedési és kohéziós politikai célkitűzéseit. Az Unió 2000 óta eddig 23,7 milliárd EUR társfinanszírozással támogatta a nagy sebességű vasúti infrastruktúrába történő beruházásokat.

II. Teljesítmény-ellenőrzést végeztünk az uniós nagy sebességű vonalak hosszú távú stratégiai tervezését, a költséghatékonyságot (az építési költségek, a kivitelezés terén jelentkező késedelmek, a költségtúllépések, valamint az uniós társfinanszírozásban részesült nagy sebességű vonalak használatának értékelése), valamint az uniós társfinanszírozás fenntarthatóságát és uniós hozzáadott értékét illetően. Hat tagállamban végeztünk ellenőrzést, és az általunk elemzett, tíz nagy sebességű vasútvonalra és négy határátlépési pontra kiterjedő kiadások több mint 5000 kilométernyi, az Unión belüli hálózat mintegy 50%-át kitevő nagy sebességű vasútvonalra vonatkoztak.

III. Megállapításunk szerint az Unió jelenlegi hosszú távú tervét nem támasztja alá hiteles elemzés, teljesülése valószínűtlen és hiányzik belőle az egész Unióra kiterjedő, szilárd stratégiai megközelítés. A nagy sebességű nemzeti vasúthálózatok hossza ugyan növekedést mutat, ám a Bizottság 2011-ben kitűzött azon célja, miszerint 2030-ig megháromszorozza a nagy sebességű vasúti vonalak kilométerben számított hosszát, nem fog teljesülni: jelenleg 9000 km nagy sebességű vonal van használatban, és 2017-ben kb. 1700 km vonal állt építés alatt. Átlagosan 16 év telik el egy új nagy sebességű vonal kivitelezési munkálatainak megkezdésétől annak üzembe helyezéséig.

IV. Nem beszélhetünk valódi európai nagy sebességű vasúthálózatról, a Bizottságnak pedig nincsenek jogi eszközei, illetve döntéshozatali hatáskörei annak biztosítására, hogy a tagállamok gyors előrelépést telessenek a TEN-T rendeletben meghatározott törzshálózati folyosók kiépítése felé. Ennek eredményeként a nemzeti nagy sebességű vonalak egy mozaikszerű rendszert alkotnak, amelynek elemeit a tagállamok egymástól függetlenül tervezték és építették meg. Ezt a mozaikrendszert megfelelő határon átnyúló összehangolás nélkül hozták létre: a nemzeti határokon átlépő nagy sebességű vonalak megépítése annak

ellenére sem szerepel a nemzeti prioritások között, hogy erre vonatkozóan nemzetközi megállapodásokat írtak alá, a TEN-T rendelet pedig úgy rendelkezett, hogy 2030-ig meg kell építeni a törzshálózati folyosókat. Tehát a nagy sebességű vasúti infrastruktúrát érintő beruházások uniós társfinanszírozásának uniós hozzáadott értéke alacsony.

V. A tényleges tagállami igények értékelése alacsony színvonalú, a meglévő hagyományos vonalak korszerűsítése mint alternatív megoldás pedig gyakran nem kap elég figyelmet, habár e lehetőség kiaknázásával jelentős megtakarításokra lenne mód. Gyakran politikai szempontok állnak a nagy sebességű vonalak megépítésére vonatkozó döntések mögött, és nem általános, hogy a költséghatékonyságot szem előtt tartó döntéshozatalt a költség-haszon elemzés eszközével támogatják.

VI. A nagy sebességű vasúti infrastruktúra költséges és folyamatosan drágul: az általunk ellenőrzött vonalak kilométerenkénti költsége átlagosan 25 millió EUR-t tesz ki (ha nem vesszük figyelembe a még drágább alagútépítési projekteket). A szóban forgó költségek tulajdonképpen jóval kisebbek is lehettek volna anélkül, hogy ez befolyásolná a működést. Ennek oka az, hogy nem minden olyan helyen van szükség nagyon nagy sebességű vonalakra, ahol ezeket megépítették. A nagyon nagy sebességű vonalakra a vonatok sok esetben jóval alacsonyabb átlagsebességgel haladnak, mint amilyen sebességre a vonalat tervezték. Egy vonal költsége a tervezési sebességgel arányosan nő, és a nagyon nagy sebességű vasútüzem (legalább 300 km/h) kezelésére alkalmas infrastruktúra különösen költséges. Az ilyen nagy sebesség ugyanakkor a gyakorlatban sohasem valósul meg: az ellenőrzött vonalakon a vonatok átlagosan mindössze a vonal tervezési sebességének mintegy 45%-ával haladnak, csak két olyan vonal volt, ahol az átlagos üzemi sebesség meghaladta a 200 km/h-t, és egyetlen olyat sem találtunk, ahol az átlagsebesség meghaladta volna a 250 km/h-t. A tervezési sebességtől ilyen mértékben elmaradó átlagsebesség kérdéseket vet fel a gondos pénzgazdálkodást illetően.

VII. Elemeztük továbbá a nagy sebességű vasút bevezetésével megtakarított menetidőpercenkénti költséget is. Azt állapítottuk meg, hogy a tíz általunk ellenőrzött vonal közül négy vonal esetében minden megtakarított menetidőperc több mint százmillió EUR-ba kerül. A legdrágább a Stuttgart–München vonal, ahol egy megtakarított perc költsége 369 millió EUR. A nemzeti költségvetésből fedezett költségtúllépések és a késések nem

kivételnek bizonyultak, hanem szinte már szabálynak tekinthetők. Az általunk ellenőrzött vonalak és projektek összesített költségtúllépése projektszinten 5,7 milliárd EUR, vonalszinten pedig 25,1 milliárd EUR volt (44%, illetve 78%). Szintén jelentősek voltak a projekt- és vonalszintű kivitelezési késedelmek: az általunk ellenőrzött 30 projekt közül nyolc legalább egy év késést szenvedett, öt vonal (az ellenőrzött minta fele) pedig több mint egy évtizedet késett. A fenti tényezőkre való gondos odafigyeléssel több százmillió EUR-t lehetett volna megtakarítani, és ez biztosíthatta volna, hogy a megépített vonalakat megfelelően kihasználják.

VIII. Azt megvizsgálandó, hogy a nagy sebességű vasút milyen előnyökkel jár az uniós polgárok számára, elemeztük és összehasonlítottuk az háztól-házig tartó utazások menetidejét, az árakat és a csatlakozások számát, úgy a nagy sebességű vasút, mint versenytársai (légi közlekedés, hagyományos vasút és közúti közlekedés) esetében. Arra a következtetésre jutottunk, hogy a teljes menetidő és az árszint egyaránt fontos tényezői a sikernek. Ezek a tényezők a valóban rendszeres járatok esetén lehetővé tehetnék, hogy a nagy sebességű vasút növelje piaci részesedését. Kielezett intermodális verseny zajlik, ami a nagy sebességű vonalak fenntarthatóságára is kihat: a nagy sebességű vasút nem egyenlő feltételekkel verseng más közlekedési módokkal.

IX. Értékelésünk szerint az uniós társfinanszírozás fenntarthatósága kockázatos. Ha referenciaértéket határozunk meg, akkor egy nagy sebességű vonalon ideális esetben évi 9 millió utasnak kellene utaznia ahhoz, hogy a beruházás sikeres legyen. Az általunk ellenőrzött hét kiépített nagy sebességű vonal közül három esetében azonban a szállított utasok száma ettől jóval elmaradt. E vonalak infrastrukturális költsége 10,6 milliárd EUR volt, amelyhez az Unió mintegy 2,7 milliárd EUR-val járult hozzá. Vagyis e vonalak esetében nagy a kockázata annak, hogy az uniós társfinanszírozást nem hatékony módon költik el. Az ellenőrzött vonalak gyűjtőterületén élő népesség számát értékelve azt állapítottuk meg, hogy a 14 ellenőrzött vonal és határon átnyúló összeköttetés közül kilenc nem rendelkezett elég utassal ahhoz, hogy sikeres legyen. Ezek között szerepel az a három vonal is, amelyről fentebb jeleztük, hogy a kilencmillió referenciaértékhez képest kevesebb utast szállít.

X. 2010-ben jelentést adtunk ki, amelyben sürgős intézkedéseket kértünk a vasúti átjárhatóságot gátló valamennyi műszaki, közigazgatási és egyéb akadály megszüntetésére.

Megállapítottuk azonban, hogy 2018-ban továbbra is fennállnak ugyanezek az akadályok. A vasúti személyszállítás piacát még sem Franciaországban, sem Spanyolországban nem nyitották meg. Olaszországban és – kisebb mértékben – Ausztriában megvalósul a pályaszintű verseny; ezekben a tagállamokban gyakoribbak és magasabb színvonalúak voltak a járatok, ugyanakkor alacsonyabbak a jegyárak. Az utazási élményt nagyban javíthatná az integrált jegyértékesítési rendszerek bevezetése, valamint az ügyfél-elégedettségi és pontossági adatok nyomon követésére és szabványosítására helyezett nagyobb hangsúly.

XI. Ahhoz, hogy a nagy sebességű vasúti infrastruktúra uniós társfinanszírozása a következő programozási időszakban sikeresen folytatódjon, több lépés megtételét ajánljuk a Bizottságnak. Ezek a következők:

- i. végezzen reális hosszú távú tervezést, és állapodjon meg a tagállamokkal az elsőként megvalósítandó legfontosabb stratégiai szakaszokról; rendelkezzen hatáskörrel a szoros figyelemmel kísérésre és végrehajtásra nézve, hogy be lehessen tartatni a nagy sebességű vasút uniós törzshálózatának kiépítésére tett kötelezettségvállalásokat;
- ii. az uniós társfinanszírozást a stratégiai kiemelt projektekre különítse el és a finanszírozást kösse tényleges pályaszintű versenyhez és az eredmények eléréséhez;
- iii. egyszerűsítse a határokon átnyúló építési beruházásokhoz kapcsolódó pályázati eljárásokat, vezesse be az „egyablakos ügyintézés” a különféle adminisztratív eljárásokhoz, valamint számolja fel a továbbra is fennálló akadályokat;
- iv. tegye zökkenőmentessé a nagy sebességű vasúti személyszállítási szolgáltatásokat az utasok számára például elektronikus jegyértékesítési rendszer bevezetésével és a pályahasználati díjak egyszerűsítésével, valamint javítsa a járatok pontosságával és az utaselégedettséggel kapcsolatos adatokról a polgároknak történő beszámolást.

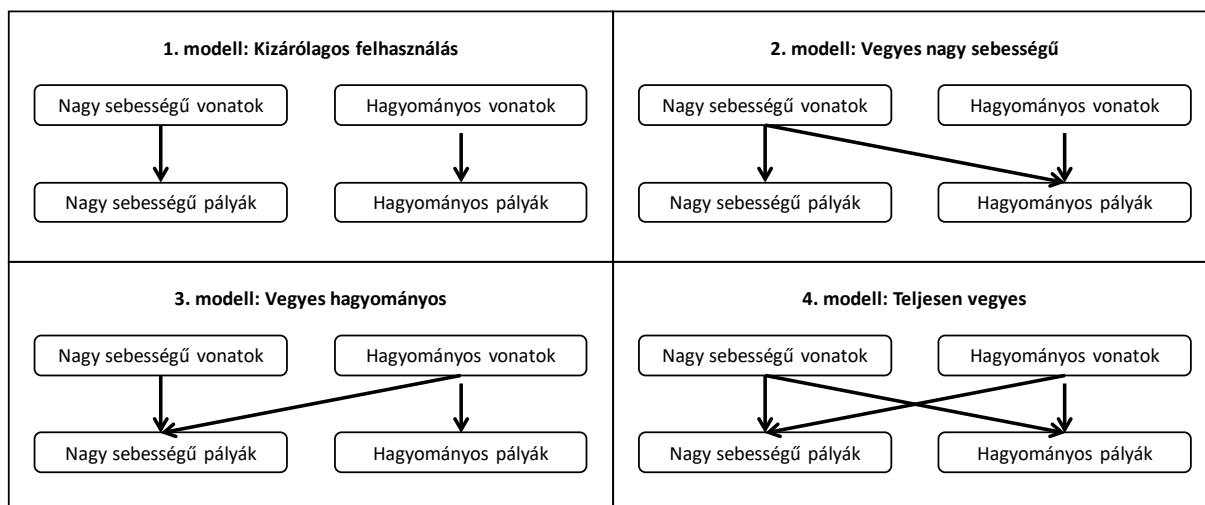
## **BEVEZETÉS**

### ***A nagy sebességű vasút Európában***

1. A nagy sebességű vasútvonalak építése Európában az 1974. évi kőolajválság után kezdődött meg. Európa energiafüggősége veszélyeztette a belső mobilitást, ezért több tagállam is úgy döntött, hogy – nagy sebességű vasútvonalak formájában – biztonságos, gyors, kényelmes és környezetbarát közlekedési módot alakít ki. Olaszország volt az első olyan európai ország, amely nagy sebességű vasútvonalat avatott fel: a Firenze–Róma vonalat 1977-ben nyitották meg. Franciaország nem sokkal ezután indította el saját „Trains à Grande Vitesse” vonalait. Németország első nagy sebességű vonalai – amelyeken „Intercity Express” (ICE) vonatok közlekedtek – az 1990-es évek elején nyíltak meg, míg Spanyolországban 1992-ben kezdte meg működését az „Alta Velocidad Española” (AVE) nagy sebességű szolgáltatás.

2. Jelenleg nincs egységes európai nagy sebességű vasúthálózat: ehelyett a különböző tagállamokban különböző működési modellek léteznek (**1. ábra**), például vegyes forgalmú nagy sebességű rendszerek (Franciaországban, Spanyolországban és Olaszországban), valamint teljesen vegyes nagy sebességű vonalak (Németországban, Ausztriában és két olaszországi szakaszon).

### 1. ábra – A nagy sebességű vasúti forgalom működési modelljei

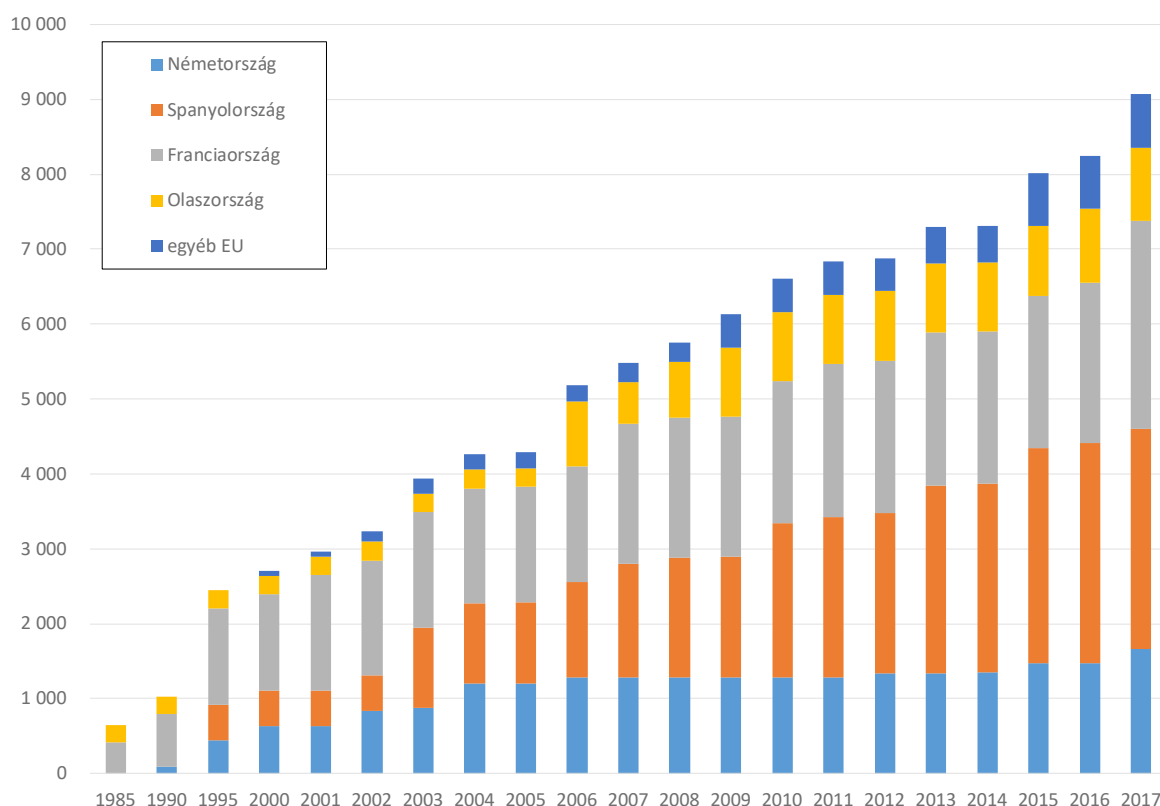


*Forrás:* De Rus, G. (ed.), I. Barrón, J. Campos, P. Gagnepain, C. Nash, A. Ulled and R. Vickerman (2009): *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe* [Az európai nagy sebességű vasút gazdasági elemzése]. BBVA Foundation, Bilbao.

#### **Az uniós nagy sebességű vasúthálózat mérete és kihasználtsági aránya növekszik**

3. 2017 végén az Unióban 9067 km nagy sebességű vonal volt ([az 1. melléklet 2. ábrája](#) részletes térképet tartalmaz). Ez a hálózat bővülőben van: jelenleg 1671 km áll építés alatt. Ha valamennyi tervezett nagy sebességű vasúti infrastruktúrával kapcsolatos beruházás elkészül, a világ második leghosszabb nagy sebességű vasúthálózatával – Kína után – Spanyolország rendelkezik majd.

## 2. ábra – Az európai nemzeti nagy sebességű vasúthálózatok hossza – időbeli növekedés



*Forrás:* EU Statistical Pocketbook 2017 [Az Unió energetikai és közlekedési ágazata számokban: statisztikai zsebkönyv 2017]; UIC. *Megjegyzés:* Ebben a grafikonban csak olyan vonalak (vagy vonalszakaszok) szerepelnek, amelyeken a vonatok az utazás valamely pontján 250 km/h-nál nagyobb sebességgel haladhatnak.

4. Európában egyenletesen nő a nagy sebességű vasutat használó utasok száma: az 1990. évi durván 15 milliárd utaskilométerrel<sup>1</sup> (ukm) szemben a kereslet 2016-ban több mint 124 milliárd ukm volt. A nagy sebességű vasúti szolgáltatások 2015-ben a teljes vasúti utasforgalom több mint egynegyedét (26%) tették ki azokban a tagállamokban, amelyekben nagy sebességű járatok állnak rendelkezésre.

<sup>1</sup> Ukm: az a mérőszám, amelyet a nagy sebességű vasút utasainak évenkénti száma és utazásuk hossza kombinálásával kapunk, a nagy sebességű vasút használatának optimális mérése érdekében.

## ***A nagy sebességű vasúttal kapcsolatos uniós szakpolitikák***

### **Közlekedéspolitika**

5. A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) programja<sup>2</sup> kulcsszerepet játszik az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célzó Európa 2020 stratégiában. A program a gazdasági fejlődés, a regionális versenyképesség, a regionális és társadalmi kohézió és a környezeti fenntarthatóság céljait szolgálja. Emellett megteremti a közlekedés elősegítéséhez, a meglévő infrastruktúra kapacitásának optimalizálásához, a hálózatok átjárhatóságára vonatkozó előírások elkészítéséhez, valamint a környezeti szempontok érvényesítéséhez szükséges legfontosabb összefüggéseket. A TEN-T célkitűzései között szerepel a nemzeti közlekedési hálózatok összekapcsolása és átjárhatósága, valamennyi közlekedési mód optimális integrációja és összekapcsolása, valamint az infrastruktúra hatékony felhasználása.

6. A Bizottság közlekedésről szóló legutóbbi, 2011. évi fehér könyve<sup>3</sup> az alábbi konkrét utasforgalmi célokat határozta meg a nagy sebességű vasút esetében<sup>4</sup>: 2030-ig a jelenlegihez képest háromszorosára kell növelni a nagy sebességű vasúthálózat hosszát, hogy 2050-re a közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton lehessen lebonyolítani (a közepes távolságú helyközi utas- és teherforgalom 50%-át a közútról a vasútra átirányítva). 1000 km-nél rövidebb távolságok esetén a nagy sebességű vasút gyorsabban kell, hogy növekedjen a légi közlekedésnél, és 2050-re a törzshálózat valamennyi repülőterét be kell kapcsolni a – lehetőleg nagy sebességű – vasúti hálózatba.

---

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1996. július 23-i 1692/96/EK határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról (HL L 228., 1996.9.9., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 364. o.).

<sup>3</sup> COM(2011) 144 final, 2011.3.28., „Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”.

<sup>4</sup> Az Unió ezekkel összefüggésben ambiciózus célkitűzéseket állapított meg a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére az elkövetkező évtizedekre (lásd még: **22. bekezdés**).



7. Az Unió e célok elérésére törekedve 2013 decemberében új szakpolitikát fogadott el a közlekedési infrastruktúra terén,<sup>5</sup> azzal a céllal, hogy a tagállami közlekedési hálózatok közötti hézagokat megszüntesse, felszámolja a belső piac gördülékeny működését még mindig akadályozó szűk keresztmetszeteket, valamint leküzdje a műszaki akadályokat (pl. a vasúti forgalomra vonatkozó, nem kompatibilis szabványokat). Ezekhez a célkitűzésekhez az ugyanakkor elfogadott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF)<sup>6</sup> nyújt pénzügyi támogatást.

### **Kohéziós politika**

8. A strukturális alapoknak 2000 óta más uniós szakpolitikákkal, például a közlekedéssel összeegyeztethető módon kell működniük<sup>7</sup>. Az ERFA-ról és a Kohéziós Alapról szóló rendeletek értelmében támogatásban részesültek a TEN-T hálózatok létrehozásához és fejlesztéséhez hozzájáruló beruházások<sup>8</sup>, valamint a közös érdekű közlekedési infrastrukturális projektek<sup>9</sup>.

9. Az uniós kohéziós politikai alapok a jelenlegi, 2014 és 2020 közötti kohéziós politikai keretben továbbra is támogatják a közlekedési infrastruktúrát, azonban az uniós társfinanszírozás eredményességének növelése érdekében előzetes feltételrendszert vezettek be. Ez azt jelenti, hogy a tagállamoknak igazolniuk kell, hogy a javasolt projekteket

---

<sup>5</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1315/2013/EU rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

<sup>6</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1316/2013/EU rendelete az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról (HL L 348., 2013.12.20., 129. o.).

<sup>7</sup> A strukturális alapokra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló, 1999. június 21-i 1260/1999/EK tanácsi rendelet (HL L 161., 1999.6.26., 1. o.) 2. cikkének (5) bekezdése.

<sup>8</sup> Az Európai Regionális Fejlesztési Alapról szóló, 1999. június 12-i 1783/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja (HL L 213., 1999.8.13., 1. o.).

<sup>9</sup> A Kohéziós Alap létrehozásáról szóló, 1994. május 16-i 1164/1994/EK tanácsi rendelet (HL L 130., 1994.5.25., 1. o.) 3. cikkének (1) bekezdése és II. melléklete.

olyan átfogó nemzeti vagy regionális, hosszú távú közlekedési terv keretében hajtják végre, amelyet minden érintett és bevont érdekelt fél elfogadott.

***A nagy sebességű vonalak megépítése jelentős uniós támogatásban részesül, azonban a támogatás csak a költségek töredékét fedezi***

10. Az Unió 2000 és 2017 között<sup>10</sup> 23,7 milliárd EUR támogatást nyújtott a nagy sebességű vasúti infrastruktúrával kapcsolatos beruházások társfinanszírozásához, továbbá 4,4 milliárd EUR támogatást az ERTMS nagy sebességű vasútvonalakon történő telepítéséhez. A megosztott irányítás hatálya alá tartozó finanszírozási mechanizmusok (az ERFA és a Kohéziós Alap) keretében kb. 14,6 milliárd EUR társfinanszírozást nyújtottak, amely a teljes összeg 62%-a, míg a közvetlenül irányított beruházási rendszerek (pl. a CEF) 9,1 milliárd EUR-t, vagyis 38%-ot biztosítottak. Az uniós társfinanszírozás felhasználható tanulmányok, valamint infrastrukturális munkálatok támogatására is, az utóbbi esetben mind az új nagy sebességű vonalak megépítése, mind a meglévő hagyományos vasútvonalak annak érdekében történő korszerűsítése céljából, hogy ezek képesek legyenek nagy sebességű vonatokot fogadni.

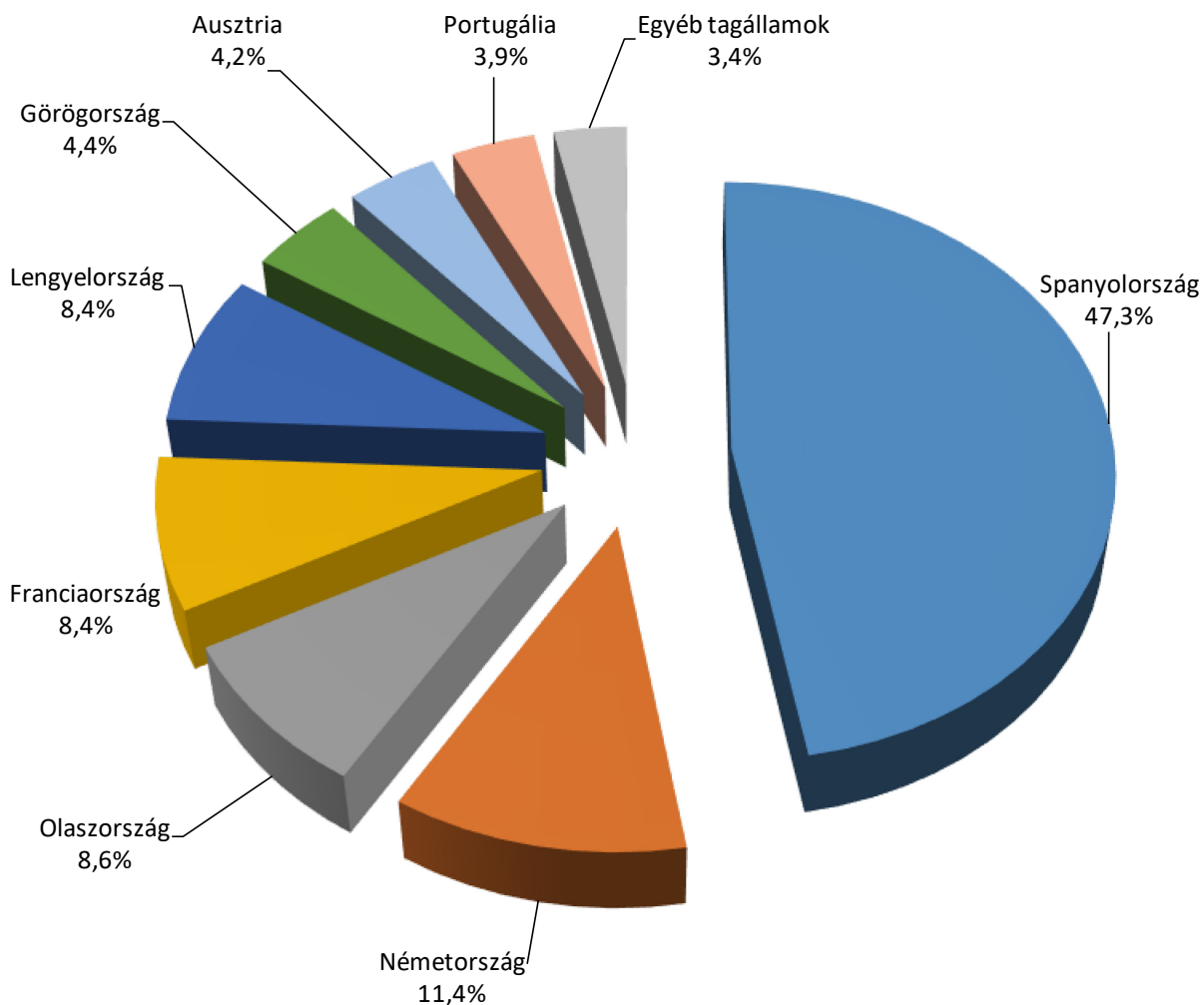
11. Az EBB e támogatáson felül 2000 óta 29,7 milliárd EUR összegben hiteleket is nyújtott a nagy sebességű vasútvonalak megépítésének támogatására.

12. A nagy sebességű vasúti beruházások céljából rendelkezésre bocsátott uniós finanszírozás majdnem felét (több mint 11 milliárd EUR) spanyolországi beruházások kapták. Össességében 21,8 milliárd EUR – a teljes összeg 92,7%-a – hét tagállam számára lett elkülönítve (**3. ábra** és **II. melléklet**).

---

<sup>10</sup> Az adatok a legutóbbi (2017. évi) CEF-felhívásra is kiterjednek. Minden megadott számadat névértéken van kifejezve.

**3. ábra – A nagy sebességű vasút uniós társfinanszírozásának áttekintése tagállamok szerint (2000–2017)**



*Forrás: Európai Bizottság.*

13. Habár ezek az összegek jelentősek, az uniós társfinanszírozás csupán kis töredéke az uniós nagy sebességű vasúti infrastruktúrával kapcsolatos munkálatokba beruházott teljes összegnek. Például – felhasznált finanszírozási eszközöktől függően – a társfinanszírozás mértéke 2% (Olaszország) és 26% (Spanyolország) között mozgott. Az uniós társfinanszírozás átlagosan a teljes építési költség 11%-át tette ki.

**AZ ELLENŐRZÉS HATÓKÖRE ÉS MÓDSZERE**

14. Ellenőrzésünk tárgya a nagy sebességű vasúti infrastruktúrával kapcsolatos, 2000 óta megvalósult beruházások uniós társfinanszírozásának költséghatékonysága és eredményessége volt. A következőket értékeltük: (i) az uniós nagy sebességű vonalakat

hosszú távú stratégiai terv alapján építették-e; (ii) a nagy sebességű vasúti projekteket költséghatékony módon hajtották-e végre (a beruházási támogatásban részesülő nagy sebességű vonalak építési költségei, késései, költségtúllépései, valamint használata értékelésével); (iii) a beruházások a projekt befejezését követően fenntarthatóak-e (ideértve a nagy sebességű vasút által a versengő közlekedési módokra gyakorolt hatást is), valamint (iv) hogy az uniós társfinanszírozásnak van-e hozzáadott értéke. E kérdésekre válaszolandó ez a jelentés először a tervezést és a döntéshozatalt elemzi, majd a költségeket értékeli, aztán a menetidők, az árak, a csatlakozások és az állomások elemzésével az uniós polgárok szemszögéből vizsgálódik, végül pedig a nagy sebességű vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos következtetések levonása érdekében az akadályokat és a pályaszintű versenyt értékeli.

15. Több ellenőrzési eljárást alkalmaztunk, többek között dokumentumokat tekintettünk át és elemzéseket végeztünk a nagy sebességű vasútra vonatkozó uniós és nemzeti hosszú távú stratégiai fejlesztési tervek tekintetében; interjúkat készítettünk a Bizottság és a tagállamok munkatársaival; megbeszéléseket folytattunk a vasút-üzemeltetőkkel és a pályahálózat-működtetőkkel; továbbá felmérést készítettünk a legfontosabb érdekeltek körében<sup>11</sup>. Külső szakértőket vontunk be az alábbiak értékelésére: (i) a költség-haszon elemzések (CBA) és a jövőbeli igényekre vonatkozó elemzések minősége<sup>12</sup>; (ii) a nagy sebességű vasút kiválasztott állomásainak megközelíthetősége, összeköttetései és regenerációs hatása<sup>13</sup>; (iii) a Párizs–Brüsszel–Amszterdam (PBA) nagy sebességű vonal<sup>14</sup>, valamint (iv) különféle közlekedési módok igénybevétele esetén az árak, a menetidők és a csatlakozások száma<sup>15</sup>. Ellenőrzésünk

---

<sup>11</sup> Számos választ kaptunk az érdekeltek csoportjának – az Európai Vasutak Közössége (CER), a Nemzetközi Vasútegylet (UIC), valamint a Jelzőrendszerek Ipari Uniójának (UNISIG) – egyes tagjaitól.

<sup>12</sup> Brüsszeli Egyetem (VUB).

<sup>13</sup> Lyoni, milánói, barcelonai és berlini egyetemi tanárok és kutatók alkotta konzorcium.

<sup>14</sup> Antwerpeni Egyetem.

<sup>15</sup> Az Advito vállalat.

eredményeit Japán és Svájc nagy sebességű vasúti műveleteivel és személyszállítási szolgáltatásaival is összemértük.

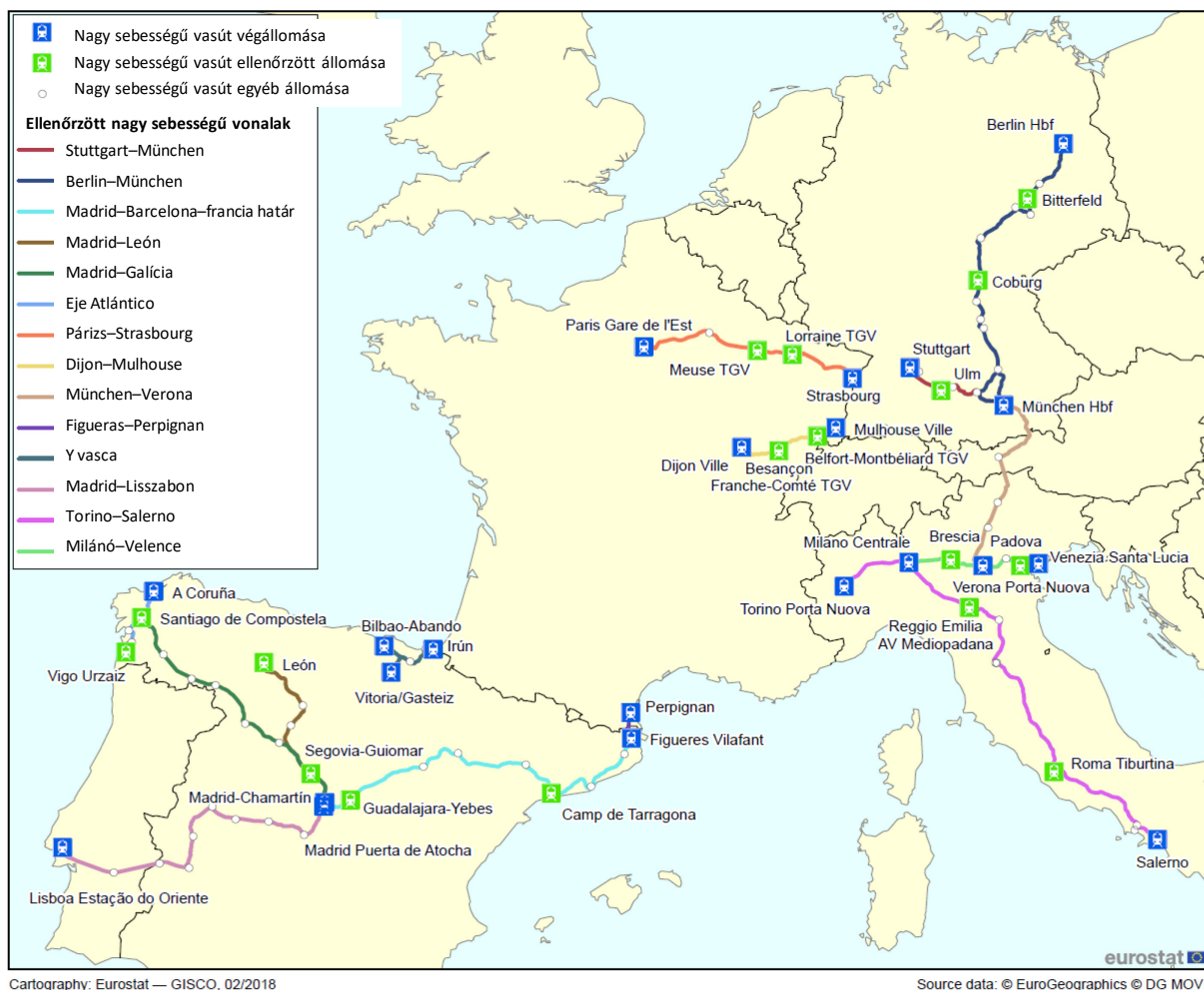
16. Ellenőrzést végeztünk az Európai Bizottságnál (DG MOVE, ideértve az INEA-t és az Európai Unió Vasúti Ügynökségét (ERA), valamint a DG REGIO-nál) és hat tagállamban (Franciaország, Spanyolország, Olaszország, Németország, Portugália és Ausztria). E tagállamok a nagy sebességű vonalaknak 2000 óta juttatott teljes uniós finanszírozás 83,5%-ában részesültek (23,7 milliárd EUR, ami uniós lakosonként 46 EUR-t jelent)<sup>16</sup>.

17. Az ellenőrzésünkhöz tíz nagy sebességű vonalat választottunk ki konkrét mintavételi kritériumokat ötvözve, amelyek az uniós társfinanszírozás összegére, a vonal hosszára, valamint arra vonatkoztak, hogy a vonal rendelkezik-e fővárosi összeköttetéssel. Méretük alapján négy spanyolországi és két-két németországi, olaszországi és franciaországi nagy sebességű vonalat ellenőriztünk. Emellett négy határon átnyúló projektet értékeltünk: a München és Verona, a Spanyolország és Franciaország (úgy az atlanti-óceáni, mint a földközi-tengeri oldalon), valamint a Spanyolország és Portugália közötti összeköttetést (**4. ábra**).

---

<sup>16</sup> Forrás: Eurostat, 2017-ben 512 millió fős uniós lakosság: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>.

#### 4. ábra – Az ellenőrzött vonalak áttekintése (10 nagy sebességű vonal, négy határon átnyúló összeköttetés)



*Forrás:* Számvevőszék és Eurostat.

18. Ellenőrzésünket a nagy sebességű vonalakra alapozva több mint 5000 km befejezett, építés alatt álló vagy tervezett vonalat értékelhettünk (az ellenőrzött vonalak hosszának részletes áttekintését lásd: **4. táblázat**). Ilyen módon az Unióban működő vagy építés alatt álló nagy sebességű vasútvonalak több mint 50%-ával foglalkoztunk.

19. Emellett ezeken a nagy sebességű vonalakon 30 uniós társfinanszírozásban részesülő projektet elemeztünk (a legnagyobb projekteket az egyes irányítási módokon belül). A 30 ellenőrzött projekt összes javasolt költsége 41,56 milliárd EUR volt. Az ellenőrzött projektek számára odaítélt uniós támogatás összege 6,18 milliárd EUR volt, és ebből 3,64 milliárd EUR-t fizettek ki az ellenőrzés idejére, valamint 967 millió EUR összegű kötelezettségvállalást vontak vissza (**1. táblázat**).

**1. táblázat – Az ellenőrzött projektekre vonatkozó legfontosabb pénzügyi adatok áttekintése**

A nagy sebességű vasúti projektek elhelyezkedése	Az ellenőrzött projektek teljes költsége (millió EUR)	Az ellenőrzött projektek támogatható kiadásai (millió EUR)	Odaítélt uniós hozzájárulás (millió EUR)	Visszavont uniós hozzájárulás (millió EUR)
Németország	8074,8	3006,5	540,4	6,3
Spanyolország	2830,7	2305,3	1729,9	10,8
Határon átnyúló szakasz	19 505,2	8534,3	2968,2	894,9
Franciaország	3693,4	2840,1	277,7	2,2
Olaszország	6646,0	1957,5	540,1	53,1
Portugália	814,7	315,4	127,7	—
<b>Összesen</b>	<b>41 564,8</b>	<b>18 959,1</b>	<b>6184,0</b>	<b>967,3</b>

*Forrás:* Európai Számvevőszék. A határon átnyúló projekteket „EU” országgóddal jelöltük.

20. Az általunk ellenőrzött projektvonatkozású kiadások 2100 km-nyi különféle típusú nagy sebességű vasúti infrastruktúrát fedtek le (vasúti töltések, alagutak, viaduktok és felüljárók). Ha figyelmen kívül hagyjuk a München–Verona határon átnyúló szakaszra vonatkozó projekteket, projektellenőrzésünk a felkeresett tagállamok nagy sebességű vonalai teljes hosszának 45%-ára terjedt ki. Az ellenőrzött projektek teljes listáját, valamint a projektek outputjainak, eredményeinek és célkitűzéseinek megvalósítására irányuló elemzésünk legfontosabb észrevételeit és megállapításait a **III. melléklet** tartalmazza.

### **ÉSZREVÉTELEK**

***A nagy sebességű vasútra vonatkozó, uniós társfinanszírozású beruházások előnyösek lehetnek, azonban hiányzik az egész Unióra kiterjedő szilárd stratégiai megközelítés***

**A nagy sebességű vasút előnyös közlekedési mód, amely hozzájárul az Unió fenntartható mobilitásra vonatkozó célkitűzéseéhez**

21. A nagy sebességű vasúti infrastruktúrába és szolgáltatásokba történő beruházás jelentős előnyökkel jár a társadalom egésze számára, az utasok számára ugyanis időt takarít meg, valamint biztonságos és kényelmes utazást nyújt, továbbá kapacitást szabadít fel a túlszűfolt közúti és hagyományos vasúthálózatokon, illetve a repülőtereken. A nagy sebességű vasút

mege erősítheti a társadalmi-gazdasági dinamizmust, valamint hozzájárul az állomások közelében lévő elmaradott városi területek regenerációjához.

22. Habár nem teljesen egyértelmű az összefüggés<sup>17</sup>, bizonyos szervek<sup>18</sup> szerint a nagy sebességű vasút környezeti előnyökkel is jár, ugyanis a vonatok szénlábnyoma alacsonyabb, mint más közlekedési módoké.

**A Bizottság csak korlátozott hatáskörökkel rendelkezik és a nagy sebességű vasúti hálózat méretének megháromszorozására vonatkozó terve valószínűleg nem fog teljesülni**

23. A Bizottság jelenlegi – a 2011. évi fehér könyvben és a CEF-rendeletben ((11) preambulumbekzdés) meghatározott – hosszú távú tervét, miszerint 2030-ra megháromszorozná az uniós nagy sebességű vasútvonalak hosszát (a 2008-as 9700 km<sup>19</sup> helyett 2030-ra 30 750 km-re növelve azt), nem támasztja alá megbízható elemzés. A nemzeti államháztartások eladósodottsága (a legfőbb beruházók a tagállami kormányok), az ilyen típusú állami beruházás korlátozott megtérülése, valamint a nagy sebességű vasúti beruházások befejezéséhez ténylegesen szükséges idő miatt igen valószínűtlen a nagy sebességű vasúthálózat megháromszorozására vonatkozó cél elérése.

24. Ellenőrzésünk alapján a munkálatok megkezdésétől átlagosan kb. 16 év szükséges az üzembe helyezésig (**2. táblázat**), még az előzetes tervezéshez szükséges időt figyelmen kívül

---

<sup>17</sup> A CO<sub>2</sub>-kibocsátás a felhasznált villamos energia forrásától, a vonatok kihasználtságának mértékétől és attól függ, hogy jelentős forgalmat sikerült-e átirányítani a közútról és a légi közlekedésből a vasútra. A nagy sebességű vonatok által felhasznált villamos energia termelése által okozott szennyezés és a nagy sebességű vasút magas terhelési tényezőjének ellentételezése céljából nagy számú utast kell idevonzani más közlekedési módokból. Emellett sok nagy sebességű vonal esetében földterületeket kell kivonni a művelés alól. Előfordulhat, hogy ezek a vonalak környezeti értékkel bíró területeken haladnak át, ahol a pálya akadályként jelentkezik, zajt okoz és vizuálisan is zavaró hatást kelt, továbbá évtizedekbe telhet, hogy a működés eredménye ellensúlyozza a nagy sebességű vonal megépítése által okozott hatalmas mennyiségű kibocsátást.

<sup>18</sup> Pl. az Európai Környezetvédelmi Ügynökség és az UIC.

<sup>19</sup> A 2011. évi fehér könyv idézett számadata kétséges, adataink szerint 2017 végén ugyanis mindössze 9067 km nagy sebességű vonal állt rendelkezésre.



hagyva is. Ez akkor is így van, ha kizárjuk a jelentős, hosszú alagútépítési munkálatokkal járó projekteket, például a München–Verona szakaszon található Brenner-bázisalagutat.

## **2. táblázat – A tervezés és az üzembe helyezés között eltelt idő értékelése**

Az ellenőrzött nagy sebességű vasútvonalak és a München–Verona szakasz	Tervezés kezdete	Munkálatok kezdete	Üzembe helyezés	A tervezés óta eltelt évek	A munkálatok időtartama években
Berlin–München	1991	1996	2017**	26	21
Stuttgart–München	1995	2010	2025*	30	15
Rhin-Rhône	1992	2006	2011	19	5
LGV Est Européenne	1992	2002	2016	24	14
Madrid–Barcelona–francia határ	1988	1997	2013	25	16
Eje Atlántico	1998	2001	2015	17	14
Madrid–León	1998	2001	2015	17	14
Madrid–Galícia	1998	2001	2019*	21	18
Milánó–Velece	1995	2003	2028*	33	25
Torino–Salerno	1987	1994	2009	22	15
München–Verona	1986	2003	2040*	54	37

\* Várható időpont.

\*\* 52 km leghamarabb 2018-ban.

*Forrás:* Európai Számvevőszék.

25. A TEN-T rendelet meghatározza azokat a legfontosabb infrastruktúrákat, amelyeket Európának meg kell építenie ahhoz, hogy az Unió fenntartható mobilitásra vonatkozó célkitűzéseit támogathassa. Ismerteti a 2030-ig („törzshálózat”), valamint a 2050-ig („átfogó hálózat”) megvalósítandó közlekedési beruházásokat. A Bizottság becslése szerint a törzshálózat kiépítéséhez 500 milliárd EUR-ra lesz szükség, míg az átfogó hálózathoz 1,5 billió EUR szükséges majd<sup>20</sup>.

26. A Bizottságnak nincs beleszólása a döntéshozatalba, és a jogi eszközei vagy hatáskörei sincsenek meg ahhoz, hogy a tagállamokat a törzshálózat kiépítéséhez szükséges nagy

<sup>20</sup> *Forrás:* Európai Bizottság, „A TEN-T megvalósítása – Tények és szám adatok”, 2017. szeptember, valamint a Tanács következtetései a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósítása és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz közlekedési programja terén elért haladásról, 15425/17, 2017. december 5.

sebességű vonalak megépítésére vonatkozó korábbi kötelezettségeik betartására kényszerítse. Nincs szerepe azokban a döntésekben sem, amelyek két vagy több tagállam közötti, határon átnyúló összeköttetésekre vonatkoznak, ugyanis a CEF- és a TEN-T rendelet<sup>21</sup> nem ad lehetőséget a Bizottság számára arra, hogy érvényt szerezzen a meghatározott uniós prioritásoknak.

**Nemzeti hálózataikat a tagállamok tervezik meg és ők hozzák meg a velük kapcsolatos döntéseket, ami elégtelen mértékben összekapcsolt nemzeti nagy sebességű hálózatok mozaikjához vezet**

Az uniós nemzetközi folyosók nem jelentenek prioritást

27. Bár a TEN-T rendelet melléklete meghatározza a nagy sebességű vonalak kiépítésének helyszíneit, de a tagállamok maguk döntenek arról, hogy a kivitelezés mikor történjen meg, amennyiben egyáltalán a vonalak kiépítése mellett döntenek. A tagállamok biztosítják a szükséges finanszírozás nagy részét is, és egyedül ők felelősek valamennyi szükséges lépés (tanulmányok, engedélyek, a munkálatok beszerzése és figyelemmel kísérése, valamint minden bevont fél felügyelete) végrehajtásáért. A **IV. melléklet** tartalmazza a kiválasztott felkeresett tagállamokra vonatkozó fő teljesítménymutatókat, amelyek rávilágítanak a tagállamok nemzeti hálózatainak eltérő sajátosságaira. Ezek a mutatók azt jelzik, hogy Franciaország élen jár a nagy sebességű vonalak kihasználtságát illetően (az egy főre jutó utaskilométer és a nagy sebességű vonalak kilométereire jutó utaskilométer aránya), hogy Spanyolországban a legmagasabb az egy főre jutó építési költség (1159 EUR) és a nagy sebességű vasút egy főre eső uniós társfinanszírozásának mértéke (305 EUR), valamint hogy Olaszországban a legmagasabbak az egy főre jutó kilométerenkénti építési költségek (0,46 EUR).

28. A tagállamokon belül számos szervezet vesz részt a kivitelezésben, és több tényezőt és paraméteren múlik, hogy egy építkezés az eredeti tervek szerint halad-e vagy sem. Néhány példa:

---

<sup>21</sup> A CEF-rendelet 22. cikke és a TEN-T rendelet 38. cikkének (3) bekezdése.

- i. az „Eurocaprail” projekt célja az volt, hogy Brüsszelt, Luxembourgot és Strasbourgot nagy sebességű vasúttal kösse össze, amelynek segítségével Luxembourgból Brüsszel 90 perc alatt elérhető lenne. A Tanács 1994. decemberi esseni ülésén úgy ítélte meg, hogy e projekt megépítése a 30 „kiemelt prioritás” egyike (a kivitelezésnek legkésőbb 2010-ben meg kell kezdődnie, és 2020-ig be kell fejeződnie). Ám 2004-ben ezt a projektet már egyik tagállam sem tekintette nemzeti prioritásnak. Bár az Unió 96,5 millió EUR-t biztosított a hagyományos vonal korszerűsítésére, a Brüsszel és Luxembourg közötti utazás jelenleg 3 óra 17 percet vesz igénybe. Ez több mint kétszerese a 2003-ban kitűzött célnak, és majdnem egy órával tovább tart, mint 1980-ban, amikor ugyanezt a távolságot 2 óra 26 perc alatt meg lehetett tenni. Ezért számos potenciális utas egyszerűen közúton utazik;
- ii. Spanyolország új nagy sebességű vasúthálózatba ruházott be. Az Unió annak érdekében, hogy ehhez támogatást nyújtson, 1994 óta már több mint 14 milliárd EUR-t hozzájárulást nyújtott Spanyolország nagy sebességű vonalaihoz. A spanyolországi vonatok hagyományosan szélesebb nyomtávot használtak, mint Európa többi része, ám a spanyol nagy sebességű hálózat nagyrészt az Unió többi részén szokásos szabványos nyomtávot használja. Az ellenőrzött vonalak közül három (az Eje Atlántico, a Madrid–Galícia nagy sebességű vonal egy része, valamint a Madrid–Extremadura nagy sebességű vonal) ugyanakkor továbbra is a hagyományos szélesebb nyomtávot használja. Ez a teljesítményre is kihat: a megengedett legnagyobb üzemi sebesség 250 km/h-ra korlátozódik (amely jóval alatta marad a spanyolországi nagy sebességű szolgáltatásokra vonatkozó 300 km/h megengedett legnagyobb üzemi sebességnek), a szolgáltatásokat pedig vagy széles nyomtávú vasúti járművek, vagy pedig egyedi, változtatható nyomtávú vonatok biztosítják. Ezeknél a vonatoknál „nyomtáv váltóra” van szükség: Spanyolországban 2017 januárjában 20 ilyen nyomtáv váltó működött. Az egyes nyomtáv váltók akár nyolc millió EUR-ba is kerülhetnek, az Unió pedig 5,4 millió EUR társfinanszírozást nyújtott ezek megépítéséhez.

29. Bár nemzetközi megállapodásokat írtak alá, hogy megerősítsék az összeköttetések létrehozására vonatkozó politikai szándékot, és a CEF-rendelet alapján 40%-os mértékű

társfinanszírozás áll rendelkezésre, a tagállamok nem építenek nagy sebességű vonalakat, ha ezeket nem tekintik nemzeti prioritásnak, akkor sem, ha a vonal nemzetközi folyosón található, és teljessé tenné a törzshálózatot. A Bizottság CEF-ről szóló időközi értékelő jelentése megerősítette ezt az észrevételt<sup>22</sup>.

30. Ez korlátozza az uniós társfinanszírozás uniós hozzáadott értékét, mivel a legnagyobb uniós hozzáadott értéket a határon átnyúló kapcsolatok hozzák létre. Emellett hiányoznak az összeköttetések, és ezeket nem építik meg idejében, a társadalomra nagyobb költségek hárulhatnak<sup>23</sup>.

#### A Bizottságnak nincs hatásköre a határokon átnyúló projektek végrehajtására

31. A jelentős határokon átnyúló nagy sebességű vasúti projektek különös figyelmet érdemelnek az Unió részéről. Ezeknél a kivitelezés szoros koordinációt tesz szükségessé, hogy a projektek outputjai a határ mindkét oldalán egységes ütemezés szerint használatra készen álljanak, és a belföldi hálózathoz kapcsolódjanak.

32. A Bizottság jelenleg nem rendelkezik az eredményes beavatkozáshoz szükséges eszközökkel abban az esetben, amikor a határ egyik oldalán jelentkező késedelmek megakadályozzák a határ másik oldalán kiépített nagy sebességű vasúti infrastruktúra idejében történő használatba vételét. Ráadásul valamennyi érdekelt fél számára sokféle lehetőség áll rendelkezésre a kivitelezés kifogásolására, és ezek késedelmeket okozhatnak vagy akár le is állíthatják a korábban kölcsönösen elfogadott projekteket.

---

<sup>22</sup> „... a nemzeti költségvetések sosem fogják kellőképpen kiemelt területként kezelni a több országra kiterjedő, határon átnyúló beruházásokat, amelyek ellátnák az egységes piacot a számára szükséges infrastruktúrával.” *Forrás:* A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) félidős értékeléséről, SWD(2018) 44 final, COM(2018) 66 final, 2017.2.14., 6. o.

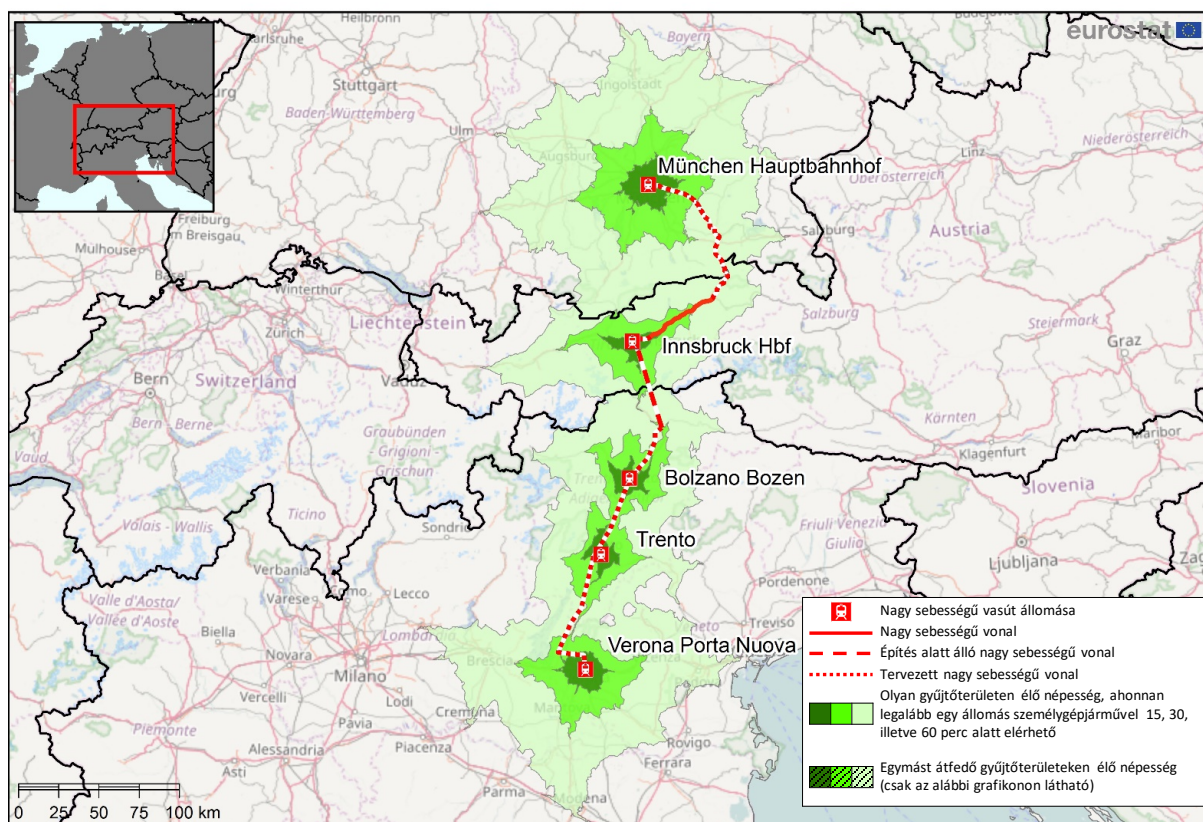
<sup>23</sup> „A TEN-T kiépítése elmaradásának költsége” című 2015. évi tanulmány azt igazolta, hogy ha a tagállamok és más érdekelt felek nem valósítják meg idejében a törzshálózatot az új TEN-T szakpolitika központi elemeként, akkor az uniós gazdaságnak azt az „árat” kell megfizetnie, hogy 1,8%-os mértékű GDP-növekedési potenciál marad kihasználatlan, és 10 millió emberévnyi munkahely nem jön létre. *Forrás:* Fraunhofer ISI, 2015. június 15-i végleges jelentés, 14. o.

33. Számos példát találtunk arra, hogy egy tagállamban keletkező outputok legalább két további évtizeden át nem érzékelhetőek, mivel a szomszédos tagállam nem fejezte be a kivitelezést (lásd: **1. háttérmagyarázat**).

### 1. háttérmagyarázat – Elégtelen mértékben összekapcsolt nemzeti hálózatok és ezek hatása

**1. München–Verona szakasz és Brenner-bázisalagút (BBT): az Ausztria, Olaszország és Németország közötti eltérő megépítési prioritások és ütemtervek eredményeként a teljes Skandinávia–Földközi-tenger folyosón legalább 2040-ig különféle kapacitások és lehetséges szűk keresztmetszetek mozaikja áll fenn.**

Az Alpokon nap mint nap áthaladó kamionok számának csökkentése érdekében az Unió már 1986 óta eszközöl beruházásokat a Brenner-bázisalagútba, annak „München–Verona” szakaszán<sup>24</sup>. Ausztria és Olaszország az alagutat 1,58 milliárd EUR uniós társfinanszírozással építi meg.



Forrás: Számvevőszék és Eurostat.

<sup>24</sup> Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE - Asse Ferroviario Monaco – Verona; Elaborazione tecnica del progetto, Rapporto 2002; Eisenbahnachse München – Verona - Technische Aufbereitung, 2002.

Az alagút kivitelezése Ausztriában és Olaszországban 2027-ig fejeződik be, azonban az északi összekötő útvonalon – amely nagyrészt Németországban található – nemigen zajlik építési tevékenység. Az útvonalat még meg sem tervezték, és 2035 (Ausztria), sőt 2040 (Németország) előtt nem fog elkészülni. Németország Ausztriától és Olaszországtól eltérően nem tekinti fontos célpontnak például Innsbruckot vagy Veronát, ezek ugyanis nem játszanak kulcsszerepet Németország mindennapi tényleges forgalmában. Ezért Németország nem tekintette prioritásnak az északi összekötő útvonal kiépítését, habár az útvonal támogatja a törzshálózat 2030-ig történő létrehozására vonatkozó célkitűzést. Ez azt jelenti, hogy a beruházások tényleges használatba vételéig több mint fél évszázad fog eltelni, és hogy egy több mint 1,5 milliárd EUR mértékű beruházás több mint két évtizeden át nagyrészt hatástalannak tekinthető.

## **2. Portugália–Spanyolország összeköttetés (Extremadura)**

Nagy sebességű vasúti összeköttetést terveztek Lisszabon és Madrid között, azonban az államadósság magas szintje miatt a beruházást később túl költségesnek vélték. Habár Portugália számára az Unió már 43 millió EUR társfinanszírozást kifizetett a tanulmányokra és az előkészítő munkálatokra, nem áll rendelkezésre a nagy sebességű határon átnyúló vasúti összeköttetés. A hagyományos vasút Évorában áll meg. Az ellenőrzés időpontjában a portugál oldalon már megkezdődtek a munkálatok, a nagy sebességű vonal spanyol oldalán zajló munkálatok azonban a határtól kb. hat kilométerre leálltak, ahogy azt az **1. képen** látható nyíl jelzi.

**1. kép – Hiányzó összeköttetés a Madrid–Lisszabon nagy sebességű vonalon található határátlépési ponton**



*Forrás: © Ferropedia, Inserco ingenieros.*

34. Bár a szakpolitikai keret különösen a törzshálózat 2030-ig történő kiépítésére irányult<sup>25</sup>, továbbra is számos szakpolitikai hiányosság vár kiigazításra. Például a Brenner-bázislagúttal kapcsolatos határon átnyúló munkálatok értékelése során az alábbiakat állapítottuk meg.

- i. A közbeszerzés jelentős problémát jelent a határon átnyúló TEN-T projektek esetében: nincsenek iránymutatások az eljárásokból adódó kockázatok mérséklésére; nincs egységes jogi keret a határon átnyúló projektek tekintetében; a pályázati dokumentumok, szerződések és elszámolási rendszerek – nyelvüket tekintve is – eltérőek az osztrák és az olasz területen zajló munkálatok esetében; a vitarendezési eljárások is eltérőek.
- ii. Nincsenek egyszerűsített eljárások a végrehajtás előmozdítására és meggyorsítására (pl. a Számvevőszék által a 23/2016. sz. különjelentésében már

---

<sup>25</sup> Az 1315/2013/EU rendelet 38. cikkének (3) bekezdése.

javasolt „egyablakos ügyintézés”<sup>26</sup>); nincs olyan közös szerv, amely észszerűsítene a határ két oldalán a hivatalos eljárásokat (pl. eltérő környezetvédelmi jogszabályok vonatkozhatnak a vasútépítésre; továbbá az érdekelt felek panaszaira adott jogi válaszok is eltérhetnek).

35. Mivel az említett építkezések legtöbbje mögött az érintett tagállamok és az Unió között létrejött nemzetközi megállapodások állnak, és mivel a nagy sebességű vonalak nemzetközi folyosókon találhatóak, a munkálatok alakulását az uniós koordinátorok a folyosók szintjén felügyelik, és a TEN-T folyosókkal foglalkozó fórumok révén vizsgálják meg. Ezek a koordinátorok egyedülálló áttekintéssel rendelkeznek arról, hogy egy-egy folyosón mi működik és mi nem (és a szükséges változásokról rendszeresen jelentést tesznek<sup>27</sup>), azonban jogi hatáskörrel ők sem rendelkeznek.

36. Amellett, hogy hiányzik a határon átnyúló végrehajtás koordinálása, számos más tényező is hiányzik: (i) nincsenek „egységes folyosófelügyelő szervek”, amelyek hosszú távon figyelemmel kísérik az eredményeket és a hatásokat a nagy sebességű vasúttal kapcsolatos jövőbeli beruházások tekintetében; (ii) a bírósági vagy közigazgatási intézkedések mennyiségét és időtartamát illetően nincs időbeli korlátozás, és nincs közös szerv a fellebbezések elbírálására; valamint (iii) az egy-egy folyosón zajló munkálatok előrehaladásának értékelését továbbra is outputalapú közös fő teljesítménymutatókra alapozzák<sup>28</sup>. Ahogy a Számvevőszék korábban azt a tengeri közlekedésről szóló különjelentésében<sup>29</sup> kifejtette, a projektek INEA általi nyomon követése magára a kivitelezésre összpontosít (outputok), és sem az eredményekkel, sem a vonalak

---

<sup>26</sup> 23/2016. sz. különjelentés, „Tengeri szállítás az Unióban: zavaros vizeken – sok eredménytelen és fenntarthatatlan beruházás”. Lásd különösen a 2. ajánlás a) pontját.

<sup>27</sup> Pl. rendszeres „közös eredményjelentésekben”.

<sup>28</sup> A vasúti infrastruktúrával kapcsolatos projektek fő teljesítménymutatói: a hálózat villamosításának mértéke; 1435 mm nyomtáv; az ERTMS bevezetése (vasúti teherszállítási projektek esetében pedig vonalsebesség ( $\geq 100$  km/h), tengelyterhelés ( $\geq 22,5$  t) és vonathossz (740 m)).

<sup>29</sup> 23/2016. sz. különjelentés, „Tengeri szállítás az Unióban: zavaros vizeken – sok eredménytelen és fenntarthatatlan beruházás”. Lásd különösen a 80. és 81. bekezdést.



kihasználtságával nem foglalkozik. Vagyis nem értékelik sem az eredményeket, sem a hatásokat, és nincs olyan közös szerv, amely rálátna arra, hogy a törzshálózati folyosókat érintő, uniós társfinanszírozásban részesülő projektek vajon megvalósítottak-e bármilyen eredményalapú célkitűzést.

### ***A döntéshozatal nem alapul megbízható költség-haszon elemzéseken***

#### **Nincs szükség mindenhol „nagyon nagy sebességre”**

37. A nagy sebességű vasúti infrastruktúra költséges: az általunk ellenőrzött vonalak kilométerenként átlagosan 25 millió EUR-ba kerülnek (figyelmen kívül hagyva a drágább alagútépítési projekteket), a Brenner-bázisalagút teljes költsége pedig a kilométerenkénti 145 millió EUR-t is elérte. A költségek folyamatosan növekednek: a legutóbbi építkezések (Milánó–Velence és Stuttgart–München) kilométerenként 40 millió EUR feletti összegbe kerülnek, a földterület szűkössége, a városi csomópontokon való áthaladás, a viaduktok és a sok alagútépítés miatt. A költségek azonban alacsonyabbak is lehetnének anélkül, hogy ez jelentősen befolyásolná a vasút üzemeltetését.

38. A nagy sebesség egyértelműen a nagy sebességű vasút fontos jellemzője<sup>30</sup>: ez a tényező teszi lehetővé, hogy a nagy sebességű vasút versenyezhesen a légi közlekedéssel, valamint ellensúlyozza a magán gépjárművek használata estén az utazás utolsó néhány kilométerén nyújtott kényelmet. A nagy sebességű vasúti rendszer teljesítménye ugyanakkor nemcsak az adott vonalon elérhető megengedett legnagyobb elméleti sebességtől, hanem az utasok által tapasztalt tényleges sebességtől is függ. Ezért az ellenőrzött nagy sebességű vonalakon elemeztük az ún. „sebességhozamot”, a teljes menetidőre és az átlagsebességre összpontosítva.

---

<sup>30</sup> Svájc épp ellenkező megközelítést alkalmaz: a sebesség helyett elsősorban a szolgáltatás pontosságára és rendszerességére, az ügyfél-tájékoztatás egyértelműségére és a személyszállítási szolgáltatásokra helyezi a hangsúlyt.

39. A nagy sebességű vonalakba történő beruházásokat csak a nagy sebességhozam megvalósítása indokolhatja: minél nagyobb a népesség (jövőbeli kereslet), valamint minél nagyobb a menetidővel kapcsolatos rugalmasság<sup>31</sup> és a sebességhezam, annál több előnnyel jár a nagy sebességű vonal kiépítése.

40. Az általunk ellenőrzött vonalakon a sebességhezam elemzése (**V. melléklet**) azt mutatta, hogy a vonatok egy vonal teljes hosszán a vonal tervezési sebességének átlagosan mintegy 45%-ával haladnak. Csak két vonal üzemel több mint 200 km/h átlagsebességgel, és egyetlen vonal sem üzemel 250 km/h feletti átlagsebességgel. Az elkészült nagy sebességű vonalak közül a legalacsonyabb sebességhezam a Madrid–León nagy sebességű vonalon tapasztalható (a tervezési sebesség 39%-a). A határon átnyúló Figueras–Perpignan szakasz csak a tervezési sebesség 36%-ával üzemel, mivel vegyes forgalmat bonyolít. A tervezési sebességtől ilyen mértékben elmaradó átlagsebesség arra utal, hogy egy korszerűsített hagyományos vonal is elég lenne a meghatározott célkitűzések megvalósításához, ráadásul jóval alacsonyabb költségek mellett, és kérdéseket vet fel a gondos pénzgazdálkodással kapcsolatban.

41. Ezért eseti alapon kellene arról dönteni, hogy szükség van-e teljes mértékben nagyon nagy sebességű vonalra. Ez a döntés fontos, mivel magasabb tervezési sebesség esetében az építési költségek is magasabbak. A legfeljebb 160 km/h megengedett legnagyobb sebességet biztosító vonalakat legalább 5%-kal olcsóbb megépíteni, mint az ennél nagyobb sebességű vonalakat. Ennek az az oka, hogy a nagyobb sebességű vonalakon a vágányoknak egymástól távolabb kell elhelyezkedniük. A szokásos távolság 160 km/h-ig négy méter; efelett legalább 4,5 méter távolságra van szükség. Emiatt az alagutaknak is szélesebbnek kell lenniük, és ez költségesebb.

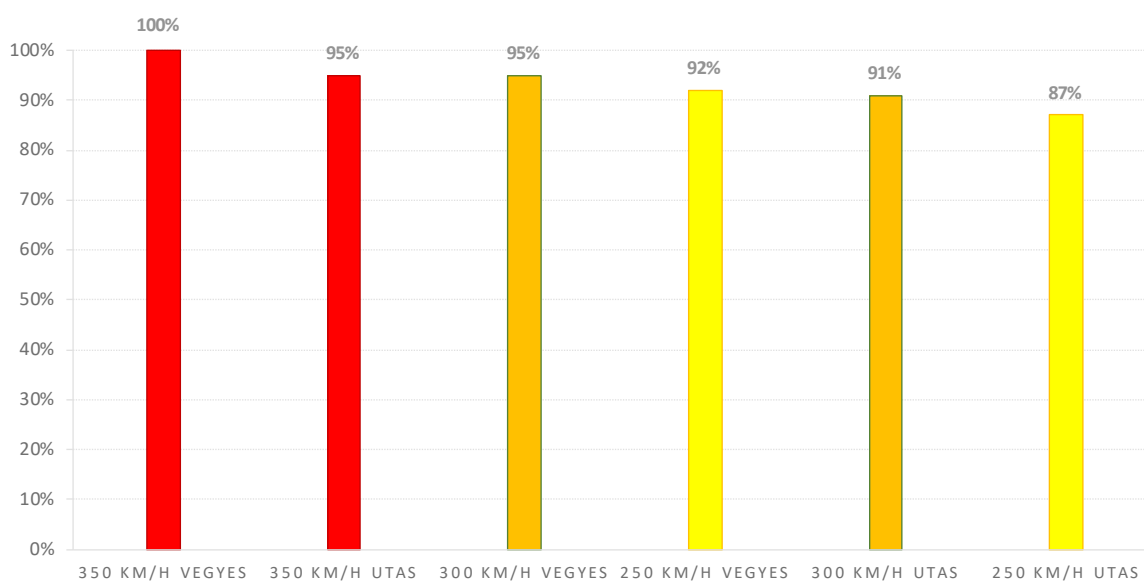
---

<sup>31</sup> Ez arra vonatkozik, hogy a potenciális utasok a menetidő és az árak változására reagálva hajlandóak megváltoztatni magatartásukat: az utazási idő magas keresletű rugalmassága azt jelzi, hogy az utasok viszonylagos hajlandóságot mutatnak a vasutat választani a menetidők javulása esetén.

42. A vegyes forgalmú nagy sebességű vonalak (kombinált utas- és teherforgalom) költsége szintén magasabb, mint a csak utasforgalmat bonyolító nagy sebességű vonalaké, ugyanis a dőlésszögek és az ívsugarak kevésbé rugalmas vonalvezetést tesznek lehetővé, és általában több földterületet igényelnek. A vegyes forgalmú vonalak karbantartási költségei szintén magasabbak, mivel az infrastruktúrát intenzívebben használják.

43. A vegyes forgalmú vonalak drágábbak a csak utasforgalomra szolgáló nagy sebességű vonalaknál. Egy tanulmány szerint a különbség akár az 5%-ot is elérheti, ha pedig a csak utasforgalomra szolgáló vonal sebessége maximum 250 km/h, akkor 13%-ot is kitehet (5. ábra).

**5. ábra – A nagy sebességű vonalak építési költségeiben mutatkozó eltérések**



*Forrás:* A Lisszaboni Egyetem 2009. évi RAVE-tanulmánya (2009. augusztus 5.); összevetés egy 350 km/h sebességet biztosító, vegyes forgalmú nagy sebességű vonallal (100 mint referenciaérték).

44. A legmegfelelőbb lehetőség kiválasztásával több millió EUR takarítható meg. Például a München–Verona szakaszon nagy sebességű vonalat építenek a Brenner-bázisalagút általunk ellenőrzött szakaszán. Ezt a sebességadatokat nem indokolják: a München és Verona közötti hagyományos vasútvonalon jelenleg 13 állomás van, és az állomásokon való megállás 41 percet vesz igénybe (a teljes menetidő 12,6%-a). A Münchenből Veronába történő utazás az utasok számára jelenleg 5 óra 24 percet vesz igénybe. Még ha a Brenner-hágói nagy

sebességű vonal kiépítése után a menetidő 3,5 órára is csökkenne, a vonalon továbbra is csak 115 km/h lenne az átlagsebesség, ami továbbra sem eléggé meggyőző érv egy nagy sebességű vonal teljes körű kiépítése mellett.

### **Ritkán végeznek költséghatékonysági ellenőrzéseket**

45. A nagy sebességű vasúti infrastruktúra mind a kiépítés, mind a fenntartás szempontjából költségesebb a hagyományos vasútnál. Adott körülmények között azonban a legalább 300 km/h üzemi sebességű nagyon nagy sebességű járatok csak korlátozott mértékben képesek menetidő-megtakarításra a korszerűsített hagyományos vonalakon üzemelő vonatokhoz képest. Ezért a meglévő hagyományos vonalak sebességnövelés céljából történő korszerűsítésének lehetőségét – nagyon nagy sebességű vonal építése helyett – szintén figyelembe kell venni, mivel komoly költségmegtakarítást eredményezhet.

46. Olaszországban és Németországban egy követendő példát alkalmaznak: azokat a projekteket, amelyek előkészítő szakasza már megkezdődött, vagy amelyek esetében jogszabályi kötelezettségek keletkeztek, minden egyes új programozási szakaszt megelőzően újraértékelik annak ellenőrzése céljából, hogy ezek jellemzői az aktuális igényeknek is megfelelnek-e. Ez a projekt-felülvizsgálati folyamat rávilágít arra, hogy a tervezési döntések jelentős megtakarítást eredményezhetnek anélkül, hogy ez jelentős mértékben kihatna a teljesítményre. Például a Velence–Trieszt szakaszon végrehajtott projekt-felülvizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy a vonal eltérő kialakításával 5,7 milliárd EUR-t lehetne megtakarítani, és mindössze 10 perccel nőne a menetidő, vagyis minden percnyi menetidő-növekedés 570 millió EUR megtakarítást jelentene (**3. táblázat**).

**3. táblázat – A nagy sebességű és a hagyományos vasút költségeinek összevetése:****Velence–Trieszt**

Tervezett kialakítás	Tervezési sebesség (km/h)	Költség (milliárd euró)	Menetidő (perc)	Megtakarítás (millió EUR/perc)
300 km/h új nagy sebességű vonal	300	7,5	55	570
Korszerűsített hagyományos vonal	200	1,8	65	

*Forrás:* Európai Számvevőszék.

47. Az Olaszországban és Németországban alkalmazott gyakorlat más, általunk felkeresett tagállamokban nem használatos: e tagállamokban csak a nagy sebességű vonal megépítésére irányuló javaslatot értékelik, azt azonban nem, hogy bármely szakasznak vagy akár az egész vonalnak valóban képesnek kell-e lennie nagyon nagy sebességű szolgáltatások támogatására, vagy pedig a meglévő hagyományos vonal korszerűsítése is kielégítené-e a projekt egyedi célkitűzéseit.

48. Elemeztük továbbá a költséghatékonyságot, a beruházási költségek és az ellenőrzött nagy sebességű vonalakkal megtakarított tényleges idő közötti viszony vizsgálata útján (**4. táblázat**). Elemzésünk szerint az időmegtakarítás költsége menetidőpercenként átlagosan 90 millió EUR, a konkrét értékek pedig (az Eje Atlántico nagy sebességű vonalon) 34,5 millió EUR és (a Stuttgart–München nagy sebességű vonalon) 369 millió EUR között mozognak.

**4. táblázat – Az ellenőrzött nagy sebességű vonal költsége kilométerenként és megtakarított percenként**

Ellenőrzött vonal	Hossz (km)	Teljes költség (millió EUR)	Megtakarított menetidő (perc)	Költség megtakarított percenként (millió EUR)
Berlin–München	671	14 682	140	104,87
Stuttgart–München	267	13 273	36	368,69
Rhin-Rhône	138	2 588	75	34,51
LGV Est Européenne	406	6 712	130	51,63
Madrid–Barcelona–francia határ	797	12 109	305	39,70
Eje Atlántico	165	2 596	75	34,61
Madrid–Galícia	549	7 684*	110	69,85
Madrid–León	345	5 415	95	57,00
Milánó–Velece	273	11 856	49	241,96
Torino–Salerno	1 007	32 169	192	167,55
<b>Összesen/átlag</b>	<b>4 618**</b>	<b>109 084</b>	<b>1 207</b>	<b>90,38</b>

\* A teljes vonal költségbecslésének, valamint a menetidőnek az elemzése magában foglalja a Madrid–León nagy sebességű vonal ezt átfedő 133 km-es szakaszát (a guarramai alagutat kivéve).

\*\* A 445 km hosszú München–Verona szakasszal a teljes ellenőrzött vonalhossz 5 063 km.

*Forrás:* Európai Számvevőszék.

**A költség-haszon elemzéseket nem használják döntéshozatali eszközként a tagállamokban**

49. Mivel a nagy sebességű vonalak költséges beruházások, a megépítésről szóló döntés előtt elengedhetetlen fontosságú minden jelentős költség és haszon pontos elemzése. A költség-haszon elemzések (CBA-k) megfelelő alkalmazás esetén lehetővé teszik a projekttel kapcsolatos beruházások társadalmi megtérülésének, valamint a projekt társadalmi előnyeinek és hasznosságának értékelését a döntéshozatalt megelőzően. A projektek kedvező elbírálásához a társadalom jólétéhez történő olyan nettó pozitív hozzájárulás (pl. 1-et meghaladó költség-haszon arány, azaz a költségeket meghaladó előnyök) szükséges, amely különféle keresleti (pl. a forgalom kis vagy nagy mértékű növekedése) és kínálati (pl. nagy sebességű vonal megépítése vagy a hagyományos vonalak korszerűsítése) forgatókönyvek esetén is érvényesül.

50. A Számvevőszék külső szakértőt kért fel arra, hogy végezzen összehasonlító elemzést az ellenőrzött nagy sebességű vonalakkal kapcsolódó különféle CBA-król. A szakértő arra a

következtetésre jutott, hogy a CBA-kat általában pusztán csak kötelező adminisztrációs lépésként és nem a jobb döntéshozatal és az érdekeltek bevonása eszközeként alkalmazzák. Az alábbi példákat emeljük ki:

- i. Franciaországban elfogadtak egy negatív gazdasági nettó jelenértéket kimutató CBA-t a 2007-FR-24070-P. számú projekt (a Rhin-Rhône nagy sebességű vonal keleti szakasza) uniós társfinanszírozásához. Egy másik franciaországi nagy sebességű vasúti projekt esetében (a 2010-FR-92204-P. számú projekt a Mulhouse és a határ közötti meglévő szakasz korszerűsítésére irányulóan, lehetővé téve a nagy sebességű vonatok és a helyközi expresszvonat közlekedését) egyáltalán nem végeztek CBA-t, ám a projekt uniós finanszírozásban részesült.
- ii. Nem végeztek CBA-t Németországban a Halle/Lipcse–Erfurt–Ebensfeld és a Stuttgart–Wendlingen–Ulm szakaszok megépítésére vonatkozó döntés meghozatalakor. Az ezek megépítésére vonatkozó döntés politikai jellegű volt, és CBA-ra csak későbbi szakaszban (utólag) került sor, a társadalmi-gazdasági megtérülés igazolására.
- iii. Spanyolországban a legtöbb tanulmány – tekintet nélkül a régió és a projekt sajátosságaira – nagyon hasonló eredményeket mutatott, viszonylag alacsony haszon-költség arány (kb. 1) mellett. A valóságban bizonyos projektek társadalmi költség-haszon szempontból nézve csak korlátozottan életképesek (például a „Venta de Baños–León” nagy sebességű vasúti szakasz társadalmi-gazdasági szempontból több érzékenységi forgatókönyvet figyelembe véve sem volt életképes), azonban mégis sor kerül megépítésükre.
- iv. A Brenner-tengelyre vonatkozó költség-haszon elemzést 2007 óta nem aktualizálták. A 2007. évi elemzésben a költség-haszon tényező 1,9 volt. Időközben kb. tizenegy évvel késik a Brenner-bázisalagút tervezése és megépítése: eredetileg 2016-ra tervezték a befejezését, ez most már azonban csak 2027-ra várható. A legfrissebb adatok szerint az alagút tervezett költsége kb. 9,3 milliárd EUR lesz (figyelembe véve az infláció mértékét). A költségek a 2002. évi előzetes becslések és a 2013. évi becslés között 46%-kal emelkedtek (5,9 milliárd EUR-ról 8,6 milliárd

EUR-ra), a teherforgalom pedig a jelenlegi várakozások szerint csökkenni fog. Ezek a tényezők nagyon erősen csökkentik a haszon-költség arányt, és irreálissá teszik az utasok számára és a teherforgalomra vonatkozó, 2007. évi CBA-adatokat. Az INEA – amely ezt a Bizottság nevében irányítja – nem kérdőjelezte meg a fentieket.

51. Az INEA a 2015-ös CEF pályázati felhívások tekintetében egyedi költség-haszon értékelést vezetett be a CEF-támogatás nyújtásának elfogadását megelőzően. Véleményünk szerint ez segíteni fog a döntéshozatal minőségének javításában az eljárás korai szakasza során. Ugyanakkor az INEA (valamint a megosztott irányítás alá tartozó kohéziós politikai kiadások esetében az irányító hatóságok) jelenleg végeznek értékelést az egy perc megtakarított időre jutó költségre vagy – a javasolt új nagy sebességű vonal alternatívájaként – a meglévő hagyományos vasútvonal korszerűsítésének költségére vonatkozóan az uniós társfinanszírozás elköltésének elfogadása előtt.

#### **A költségtúllépések, az elhúzódozó kivitelezés és a késedelmes forgalomba helyezés inkább szabály, mintsem kivétel**

52. Az uniós költségvetést nem érintik a nagy sebességű vasúti beruházások költségtúllépései, mivel a társfinanszírozott összeget az eredetileg megállapított összegben maximalizálják. Bár a költségtúllépések a nemzeti költségvetéseket terhelik, úgy projekt- mint vonalszinten elvégeztük a költségtúllépések és a késések mértékének értékelését. A rendelkezésünkre álló adatok alapján becslésünk szerint az összesített költségtúllépés projektszinten 5,7 milliárd EUR, vonalszinten pedig 25,1 milliárd EUR volt (44%, illetve 78%).

53. Az általunk ellenőrzött 30 projekt közül három esetben az eredeti becslést több mint 20%-kal meghaladó, jelentős költségtúllépésre került sor, és valamennyi ellenőrzött nagy sebességű vonal esetében több mint 25%-os költségtúllépés fordult elő (**5. táblázat**). A legmagasabb költségtúllépés a németországi vonalakat érintette: a Stuttgart–München szakasz költségtúllépése elérte a 622,1%-ot.



**5. táblázat – A kilométerenkénti költségek áttekintése és összehasonlítás a becsült értékekkel**

Ellenőrzött vonal	Teljes hossz (km)	Teljes költség (millió EUR)**	Kezdeti becsült költség (millió EUR)	Tényleges költségtúllépés (%)	Kezdeti építési költség km-enként (millió EUR)	Végleges kiépítési költség km-enként (millió EUR)
Berlin–München	671	14 682	8 337	76,1%	12,4	21,9
Stuttgart–München	267	13 273	1 838	622,1%	6,9	49,7
Rhin-Rhône	138	2 588	2 053	26,1%	14,9	18,8
LGV Est Européenne	406	6 712	5 238	28,1%	12,9	16,5
Madrid–Barcelona–francia határ	797	12 109	8 740	38,5%	11,0	15,2
Eje Atlántico	165	2 596	2 055	26,3%	12,5	15,7
Madrid–León	345	5 415	4 062	33,3%	11,8	15,7
Madrid–Galícia*	416***	5 714***	n.a.	n.a.	n.a.	13,7***
Torino–Salerno*	1 007	32 169	n.a.	n.a.	n.a.	31,9
Milánó–Velece*	273	11 856	n.a.	n.a.	n.a.	43,4

\*Vonalszinten nem állnak rendelkezésre költségbecslések, ezért az esetleges túllépések nem becsülhetők meg.

\*\*Az ellenőrzés időpontjában, a be nem fejezett vonalak esetében is: Stuttgart–München, Madrid–Galícia és Milánó–Velece.

\*\*\*A Medina del Campo–Galícia szakaszon számítva, ezzel kizárva a Madrid–León nagy sebességű vonallal való 133 km átfedést.

*Forrás:* Európai Számvevőszék. Minden számadat névértéken van kifejezve.

54. Szintén jelentősek voltak a projektszintű késések: az általunk ellenőrzött 30 projekt közül nyolc legalább egy évet késett, a vonalak felénél (az ellenőrzött tízből öt vonal) pedig egy évtizednél is hosszabb késés jelentkezett. Az előrejelzések szerint a Milánó–Velece vonal szenved majd a leghosszabb késedelmet az eredeti becsléshez képest (18 év).

55. A legnagyobb projektköltség-túllépés 83% volt, a „Stuttgart 21” állomás esetében (**2. kép**), amely 726,6 millió EUR uniós támogatásban részesült.

## **2. kép – Építési munkálatok a Stuttgart 21 állomáson**



*Forrás: Európai Számvevőszék.*

56. Ennél a projektnél azért szöktek fel az építési költségek, mert kezdetben irreális költségbeclést végeztek a sűrűn lakott városközpontban történő alagútépítésre vonatkozóan, másrészt nem megfelelően értékelték a geológiai, környezeti és a helyi közösség kulturális örökségével kapcsolatos szempontokat. A 2003-ban becsült 4,5 milliárd EUR teljes építési költség 2013-ban 6,5 milliárd EUR-ra, majd (a 2018 januárjában rendelkezésre álló legutóbbi becslés szerint) 8,2 milliárd EUR-ra növekedett. Vagyis az eredeti megállapodáshoz képest 3,7 milliárd EUR a különbség. Az eddigiekben minden finanszírozó partner elutasította, hogy az eredeti finanszírozási megállapodásban meghatározott költségeknél többet vállaljon.

57. Emellett jelentős késés következik be az említett állomással kapcsolatos munkálatok befejezésében, mivel eredetileg azt tervezték, hogy 2008-ra befejezik az építési munkálatokat. A kezdésre eleve késéssel került sor, 2001 helyett 2009-ben, a jelenlegi becslések szerint pedig a munkálatokat 2025-ben fejezik be.

58. Végezetül 18 projekt<sup>32</sup> esetében azt is értékeltük, hogy az uniós társfinanszírozásban részesülő munkálatok befejezését követően mennyi idő telt el a vonalak tényleges forgalomba helyezéséig. A forgalomba helyezésre hat projekt esetében legkésőbb egy hónappal a kivitelezési munkák befejezését követően sor került. Két projekt esetében kb. egy évet késett a forgalomba helyezés; a késedelem hat projekt esetében két év volt; egy másik esetében négy év késésre került sor; két németországi projekt pedig nyolc évet késett (e projekteket 2015 végére kellett volna befejezni, és a jelenlegi becslések szerint a vonal 2023 előtt nem lép üzembe). Egy további esetben (a Figueras–Perpignan határon átnyúló szakasz Spanyolország és Franciaország között) a vonalat 22 hónapig annak ellenére nem lehetett használatba venni, hogy azt teljes egészében befejezték, mivel egyik végén sem történt meg a hálózat többi részével való összekapcsolás.

***Az utasok szemszögéből: a menetidők, az árak és a csatlakozások, a személyszállítási szolgáltatások és az állomások, valamint gyűjtőterületük valós körülmények alapján történő értékelése***

#### **A menetidők és a jegyárak a siker fontos tényezőit jelentik**

59. A nagy sebességű vasút versenyképességének vizsgálata során azt a módszert követtük, hogy egy utazási irodát kértünk meg az ellenőrzött vonalakon az adott napokon a legolcsóbb menettérti jegyárak, a menetidők és a csatlakozások számának feltérképezésére, turisztikai és üzleti célú utazások szempontjából egyaránt. Módszertanunk összefoglalását és a legfontosabb adatokat a **VI. melléklet** tartalmazza. Ennek révén kiszámíthattuk az utazás kilométerenkénti és percenkénti átlagos árait.

60. A jegyárak széles skálán mozoghatnak (pl. a napon belüli időpont és az akciós ajánlatok elérhetősége alapján). Ezt a vizsgálatot azonban megfelelő nagyságrendben (több mint 5000 menettérti utazás adatait összegyűjtve) végeztük el ahhoz, hogy reálisan értékelhessük

---

<sup>32</sup> A harminc ellenőrzött projekt közül tizenegy még most is folyamatban van vagy nem hajtották végre megfelelően, ami miatt jelentős összegű uniós finanszírozást vontak vissza. A forgalomba helyezés napját egy befejezett projekt esetében az ellenőrzés idején még nem határozták meg.

az ellenőrzött vonalakon a kiindulási és célállomások alkotta párokon belüli utazás lehetőségeit. Az elemzés az alábbi tanulságokkal szolgált.

- i. A sebesség tekintetében: A nagy sebességű vasút gyakran jóval (átlagosan a menetidő 30–50%-ával) gyorsabb a hagyományos vasútnál. A légi közlekedés (a felszállástól a leszállásig) gyorsabb, mint a nagy sebességű vasút. Azonban a városközponttól városközpontig tartó, tényleges teljes menetidő – ideértve a repülőtérré történő kiutazást és a beszállási eljárásokat – értékelése során megállapítottuk, hogy a nagy sebességű vasút gyakran versenyképesnek bizonyul.
- ii. A jegyárak tekintetében: A nagy sebességű vasút gyakran jóval olcsóbb a légi közlekedésnél. Az utolsó pillanatban történő jegyvásárlás mindkét közlekedési mód esetében jóval drágább az előzetes jegyváltásnál. Németországban a Stuttgart–München nagy sebességű vonalon a jegyárak alacsonyabbak a hagyományos vasút árainál.
- iii. A nagy sebességű vasúti szolgáltatások száma az év folyamán jelentős eltéréseket mutat. A csatlakozások száma fontos: egyes nagy sebességű vonalakon nagyon sok csatlakozás van (pl. Németországban naponta 50–60), ezzel szemben a négy Spanyolországban ellenőrzött vonal közül kettőn (Madrid–Santiago és Madrid–León), valamint a két ellenőrzött francia vonalon nagyon kevés csatlakozás volt.
- iv. Egyes ellenőrzött útvonalak hagyományos vasúton nem észszerűek; például a Rómából Torinóba való utazás hagyományos vasúton több mint 20 óra. A nagy sebességű vasút menetideje ennek fele, a légi közlekedésé pedig egytizede. Hasonló a helyzet a Madrid–Santiago vonalon.
- v. Az üzleti felhasználók tekintetében legsikeresebb összeköttetések (pl. Madrid–Barcelona; Torino–Róma; Párizs–Strasbourg) egyben a legdrágábbak is. A nagy sebességű vasút összességében Franciaországban a legdrágább a megtett kilométereket tekintve (úgy az első, mint a másodosztály esetében).

61. A nagy sebességű vasút tényleges versenyképességének felmérése érdekében a városközpontok közötti teljes menetidőt, valamint a rendelkezésre álló lehetőségek árait

elemztük. Adataink elemzését négy vonal esetében tovább finomítottuk, és kiszámítottuk a releváns számadatokat, összehasonlítva a nagy sebességű vasutat, a hagyományos vasutat, a légi és a közúti közlekedést, ezáltal figyelembe véve a magán személygépjárművek és a távolsági autóbuszok költségét is<sup>33</sup> **(6. táblázat)**.

**6. táblázat – A háztól-házig tartó utazás elemzése kiválasztott nagy sebességű vonalakon**

	MADRID, Puerta del Sol – BARCELONA, Plaça de Catalunya		RÓMA, Piazza del Campidoglio – MILÁNÓ, Piazza del Duomo		BERLIN, Potsdamer Platz – MÜNCHEN, Marienplatz		PÁRIZS, Place de la Concorde – STRASBOURG, Place du Château	
Távolság	607–698 km		572–661 km		587–654 km		466–548 km	
Közlekedési mód	Időpont	Ár (EUR)	Időpont	Ár (EUR)	Időpont	Ár (EUR)	Időpont	Ár (EUR)
Személygépjármű	10:40–18:20	138–190	10:40–18:40	180	10:00–16:40	95–142	8:40–12:20	44–79
Légi közlekedés	6:30–8:00	227–253	6:30–7:00	140	6:30–8:00	146	n.a.	n.a.
Távolsági autóbusz	16:20–18:00	36–49	15:00–21:00	40	17:00–23:00	45–79	13:00–22:40	33–55
Hagyományos vasút	11:30–12:00	124–128	9:00–23:00	61–103	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Nagy sebességű vasút	6:00–8:20	159–181	6:50–9:00	23–205	8:30–10:30	66	5:10–5:30	158–165

*Forrás:* Európai Számvevőszék.

62. A „városközponttól–városközpontig” elemzés alapján az alábbi eredmények születtek:

- i. Madrid és Barcelona között a leggyorsabb utazási lehetőség a nagy sebességű vasút: a háztól-házig mért menetidő tekintetében még a légi közlekedés is tovább tart és drágább is. Ez magyarázza, hogy a nagy sebességű vasút az elmúlt években miért növelte jelentős mértékben a piaci részesedését ezen a vonalon. A vonal 2008. évi megnyitása óta a légi és a vasúti közlekedés közötti modális arány 85:15 helyett 2016-ra ténylegesen 38:62-re módosult. Ilyen elemzés segítségével

<sup>33</sup> A közelmúltbeli piaci liberalizáció óta a távolsági autóbuszjáratok számos tagállamban szembeötlő növekedést mutatnak. Németországban például az utasok száma a 2012. évi hárommillióról 2015-re 25 millióra emelkedett (forrás: „*Les autocars et le marché voyageurs longue distance: vers un jeu perdant-perdant?*” [Autóbuszok és a távolsági személyszállítás: egy valamennyi fél számára vesztes helyzet kialakulásának veszélye], Prof. Yves Crozet, Lyoni Egyetem, 2015).

értékelhető a nagy sebességű vasúti szolgáltatások sikere, valamint mérhető a ráfordított beruházások fenntarthatósága.

- ii. Róma és Milánó között a légi közlekedés és a nagy sebességű vasút szintén első helyen áll a menetidő tekintetében. A vonatok száma idővel megnőtt, a jegyárak pedig csökkentek. A nagy sebességű vasút ezért idővel nagyobb piaci részesedést szerez a hagyományos távolsági vasúttal szemben.
- iii. Berlin és München között hagyományos vasúton is lehet utazni, ám sok az átszállás. A légi közlekedés a leggyorsabb, de ez drága. A nagy sebességű vasút a második leggyorsabb lehetőség, és olcsóbb is. Bár a távolsági autóbusszos közlekedés a legolcsóbb, a menetidő visszatartó hatással bír.
- iv. Párizsból Strasbourgba nincs légi, illetve közvetlen hagyományos vasúti összeköttetés. A nagy sebességű vasút teljes menetideje a leggyorsabb, a jegyárak azonban jóval magasabbak a személygépjárművel vagy távolsági autóbusszal történő utazáshoz képest.

63. Összességében arra a következtetésre jutottunk, hogy a teljes menetidő és az árszint egyaránt fontos tényezői a sikernek. Ezek a tényezők egy valóban rendszeres szolgáltatással ötvözve (idejében induló és érkező, gyakori vonatok) hozzájárulhatnak a jövőbeli nagy sebességű vasúti szolgáltatások megerősítéséhez.

### **A vasúti jegyértékesítés, valamint a személyszállítási adatok figyelemmel kísérése terén további fejlesztésekre van szükség**

64. Egy, a nagy sebességű vasúttal kapcsolatban közzétett kutatás<sup>34</sup> szerint a jegyértékesítés rugalmassága és pontossága fokozza az intermodális versenyképességet, és előmozdítja a fenntartható sikert. Ez még tovább javítható.

---

<sup>34</sup> *Forrás:* Florence School of Regulation, „Low-cost air and high-speed rail: an untapped potential for complementarity?” [Fapados légitársaságok és a nagy sebességű vasút: kihasználatlan lehetőség egymás kiegészítésére?], 2014. március.

65. A vasúti jegyértékesítési gyakorlat a légi közlekedéshez képest le van maradva. Például az egységes elektronikus jegyvásárlási megoldások, például az egynél több szolgáltatót érintő vagy határátlépéssel járó utazások jegyfoglalásai jóval egyszerűbbek a légi közlekedés esetében, mint a vasútnál. Gyakorlatilag nincs olyan keresőmotor, amely kombinált légi/nagy sebességű vasúti utazás tekintetében rendelkezésre állna.

66. A Bizottság megkezdte a szolgáltatásokkal kapcsolatos adatok és mutatók összegyűjtését a vasúthálózatok használatával kapcsolatos fejlemények, valamint a keretfeltételek alakulása vonatkozásában a vasúti piacfigyelő rendszer (RMMS) platformja révén. Ezek az adatok azonban egyelőre nincsenek összhangban egymással, a közös előírások átfogó módon történő alkalmazása csak 2017 végén kezdődött meg. Ezenkívül a nagy sebességű vasút esetében a hagyományos vasúthoz képest csak korlátozott körűbb adatgyűjtés folyik, ami csak a nagy sebességű vasútra vonatkozó infrastruktúra-használati díjakra, a kapacitáselosztásra, az infrastrukturális beruházásokra és a közszolgáltatási kötelezettségekre terjed ki.

67. 2017-ig a pontosságnak sem volt elfogadott közös meghatározása. A pontossággal kapcsolatos adatok ezért az Unión belül nagymértékben eltérőek. Az 1371/2007/EK rendelet 28. cikkének (2) bekezdése szerint a vasúttársaságoknak pontossági és ügyfél-elégedettségi jelentést kell felölteniük az ERADIS adatbázisba, azonban mivel az említett jelentésekre vonatkozóan nincs közös módszertan vagy szabványosított keret, ezek nehezen felhasználhatók, és nem adnak egyértelmű képet az utasok számára a helyzetről. A Bizottság Eurobarometer felméréseket rendelt az utasok vasúti szolgáltatásokkal való elégedettségének figyelemmel kísérése céljából. A legutóbbi felmérést 2013-ban tették közzé, a következőre pedig várhatóan 2018 júniusában kerül sor. Jelentős előrelépésre van még szükség e kérdések uniós szintű figyelemmel kísérése terén.

## Az állomások száma és elhelyezkedése egyaránt fontos

68. A megfelelő számú állomás elengedhetetlen egy vonal sikeréhez és működésének fenntarthatóságához<sup>35</sup>. Ha egy vonalon nagyon kevés a közbeeső megálló vagy nincsenek ilyenek, a kiinduló és a célállomás közötti általános sebesség magas, és optimális a más közlekedési módokkal való versenyképesség; ez ugyanakkor káros a fenntarthatóság szempontjából, hiszen kevesebb olyan potenciális utas használhatja a vonalat, aki annak mentén él. Ezzel szemben ha több megállóhely van egy vonalon, akkor kisebb annak átlagos sebessége, és veszélyben forog a más közlekedési módokkal való versenyképesség, ám több utas szállhat fel, és megnő a jegybevétel.

69. Elemeztük az ellenőrzött vonalakon található megállók számát és ezeknek a vonal menetidejére és a szolgáltatások versenyképességére gyakorolt hatását, valamint a hozzáférhetőségüket, összekapcsoltságukat és regenerációs hatásaikat. Az erre az állomáselemzésre vonatkozó valamennyi információ és fő adat a **VII. mellékletben** olvasható.

70. A hivatalos menetrendek adatai szerint minden egyes közbeeső megálló átlagosan 4–12 perccel növeli a teljes menetidőt<sup>36</sup>, az átlagsebességet pedig 3–16 km/h-val csökkenti<sup>37</sup>. Az állomások száma négy (LGV Rhin-Rhône) és 15 (a Berlin–München vonalon) között van, és a közöttük lévő távolságok nagymértékben eltérnek (az ugyanazon a nagy sebességű vonalon található két állomás közötti legnagyobb távolság 253 km, a legrövidebb pedig 26 km). Az

---

<sup>35</sup> Lásd még: Francia Számvevőszék, 2014. évi különjelentés: „*LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE*” [A nagy sebességű vasút: az indokoltnál eseteken is túlmenően alkalmazott modell], valamint az LGV Est Européenne-ről szóló 2013. évi éves nyilvános jelentés: „*La participation des collectivités territoriales au financement de la LGV-EST: des contreparties coûteuses, une gare de trop*” [Az önkormányzatok részvétele az LGV-EST finanszírozásában: költséges résztvevők és túl nagy számú állomás].

<sup>36</sup> Pl. a Madrid–Barcelona közvetlen vonat menetideje 150 perc, míg a Guadalajara vagy Calatayud, Zaragoza, Lleida és Camp de Tarragona állomásokon is megálló vonatok menetideje 190 perc.

<sup>37</sup> Pl. a közvetlen Madrid–Barcelona vonat átlagsebessége 268 km/h, míg a Guadalajara vagy Calatayud, Zaragoza, Lleida és Camp de Tarragona állomásokon is megálló vonatoké csak 211 km/h.



ellenőrzött vonalakon különféle típusú szolgáltatásokat nyújtanak<sup>38</sup> (például a Madrid–Barcelona vonalon egyes vonatok 621 km hosszan megállás nélkül haladnak, míg ugyanazon a vonalon más vonatok a közbeeső állomásokat is kiszolgálják, eltérő gyakorisággal). A leginkább és a legkevésbé közvetlen vasúti szolgáltatás közötti legnagyobb időbeli eltérés 72 perc (a Berlin–München vonalon).

71. A nagy sebességű vonalak potenciális felhasználói számának értékelése céljából megvizsgáltuk mind a tíz ellenőrzött nagy sebességű vonal, illetve négy határon átnyúló vonal gyűjtőterületét is<sup>39</sup>. Egyes állomások közvetlen gyűjtőterületén nem található elegendő számú, és az állomások egymáshoz túl közel helyezkednek el. Ez csökkenti a nagy sebességű szolgáltatások általános hatékonyságát, mivel ezeknek túl gyakran kell megállniuk anélkül, hogy sok új utast tudnának felvenni, vagy pedig túl bonyolulttá válik a mindennapi vonatirányítás ahhoz, hogy elfogadható utaslétszámokat biztosítson.

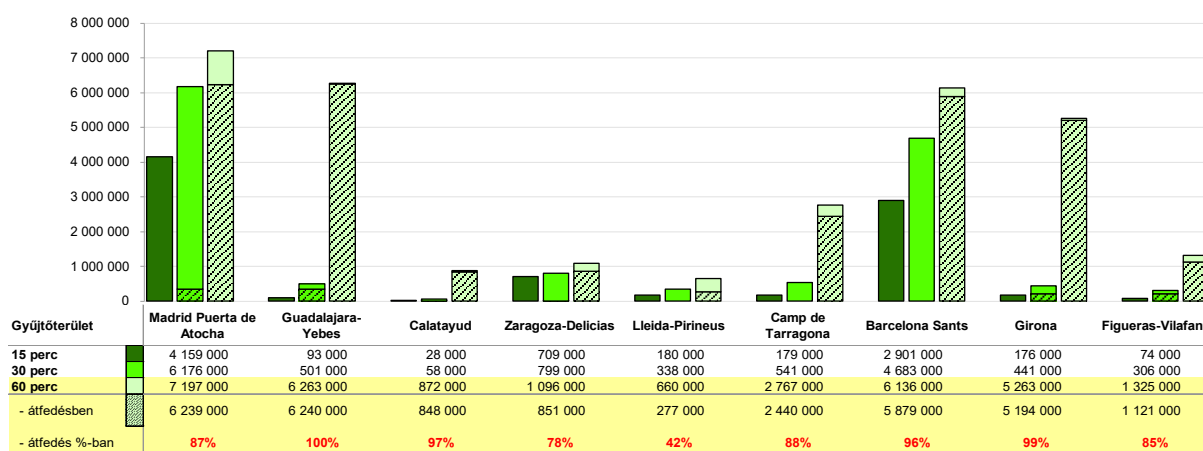
72. A **VIII. melléklet** a valamennyi ellenőrzött nagy sebességű vonal állomásaira vonatkozó általános eredményeket és legfontosabb adatokat tartalmazza. Például ahogy az a **6. ábrán** látható, bár a Madrid–Barcelona–francia határ vonal nagyon nagy gyűjtőterülettel rendelkezik (ez magyarázza sikerét), a vonalon található bizonyos állomások (pl. Guadalajara-Yebes vagy Calatayud) gyűjtőterülete rendkívül kicsi. A 15 perces gyűjtőterületen belül élő népesség igen kis száma miatt okkal kételkedhetünk abban, hogy ezeket az állomásokat költséghatékonysági és eredményességi szempontból érdemes a nagy sebességű vonal állomásaként üzemeltetni (Guadalajara állomás 100%-os 60 perces gyűjtőterületi átfedése a Madridhoz való közelségéből adódik).

---

<sup>38</sup> A Milánó–Velence és az Eje Atlántico nagy sebességű vonal kivételével, ahol minden nagy sebességű vasúti személyszállítási szolgáltatás ugyanazokon a helyeken áll meg.

<sup>39</sup> Lásd még a 21/2014. sz. különjelentés 53. és azt követő bekezdéseit, ahol hasonló technikát alkalmaztunk.

## 6. ábra – A Madrid–Barcelona–francia határ nagy sebességű vonal állomáselemzése



*Forrás:* Számvevőszék és Eurostat.

73. Bár a Bizottság azt tervezi, hogy 2050-ig minden törzshálózati repülőteret – lehetőleg nagy sebességű vasúton – összeköt a vasúthálózattal, a nagy sebességű vasút állomásai közül csak néhány rendelkezik közvetlen repülőtéri összeköttetéssel. A nagy sebességű vasút és a légi közlekedés kiegészítheti egymást (az utasok repülőtérre szállításával a nagy sebességű vasút kibővítheti a repülőterek gyűjtőterületét, a légi utasok pedig adott repülőtér mellett azért dönthetnek, mert leszállás után zökkenőmentes és gyors vasúti összeköttetés áll rendelkezésre). Megállapításaink szerint azonban az utasok számára bonyolult feladatot jelent a nagy sebességű vasúton történő és a légi közlekedés ötvözése. Például annak ellenére, hogy a Madrid–Barcelona nagy sebességű vonal Spanyolország két legforgalmasabb repülőtere közelében halad el (Madrid-Barajas, illetve Barcelona-El Prat, amelyek 2016-ban 50,4 millió, illetve 44,2 millió utast szolgáltattak ki<sup>40</sup>), nem tervezik, hogy ezeket nagy sebességű szolgáltatások révén a nagy sebességű vasúthálózatra kötnék<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos Españoles [Utasforgalom, teherforgalom és üzemeltetés a spanyol repülőtereken], Aena 2016.

<sup>41</sup> A Madrid-Barajas nagy sebességű vasúti összeköttetéséről szóló megvalósíthatósági tanulmány, valamint a repülőtéri állomás nagy sebességű szolgáltatásokhoz való igazítására vonatkozó tájékoztató tanulmány jelenleg – CEF-társfinanszírozással – készülében van, a 2015-ES-TM-0173-S számú projekt részeként.

74. A nagy sebességű vasúti állomások sikere és versenyképessége a megfelelő elhelyezkedéstől függ.

- i. Ezeknek az utasok számára könnyen, több közlekedési móddal – többek között gyalog és kerékpáron is – megközelíthetőnek kell lenniük, és megfelelő tömegközlekedési létesítményekkel és megfizethető árú parkolóhelyekkel kell rendelkezniük.
- ii. Sok jól működő nagy sebességű vasúti csatlakozást, valamint elegendő számú járatot kell kínálniuk a nap folyamán.
- iii. Hozzá kell járulniuk a környező területen zajló gazdasági tevékenységekhez („regenerációs” vagy „reurbanizációs” hatás).

75. 18 nagy sebességű vasútvonali állomás (ellenőrzött vonalanként két állomás) megközelíthetőségét, összekapcsoltságát és regenerációs hatásait elemeztük. Az összes információt a felhasznált számszerű kritériumokkal együtt a **IX. mellékletben** ismertetjük. Elemzésünk szerint 14 állomás megközelíthetősége szorul fejlesztésre. Például nehezen megközelíthető Meuse TGV-állomása (**3. kép**) az LGV Est Européenne vonalon: ahogy a nyíl mutatja, az állomás városon kívüli területen, elszigetelt helyen található. Az állomás csak néhány helyi autóbuszjárat, illetve a személygépjárműveknek szánt kis méretű parkolót használva közelíthető meg.

### **3. kép – Meuse TGV-állomása**



*Forrás:* Európai Számvevőszék.

76. Azt is megállapítottuk, hogy hét állomás mérete nem megfelelő: négy túl nagy, három pedig túl kicsi volt az utasok számához viszonyítva. Négy állomás nem biztosított általános szolgáltatásokat az utazóközönségnek. Öt állomás nem rendelkezett megfelelő összeköttetésekkel, hét másik esetében pedig fejlesztésre szorultak az összeköttetések.

77. A változások (például munkaerőpiac, ingatlanpiac, idevonzott vállalkozások, illetve létrehozott munkahelyek száma) időbeli elemzése során az ellenőrzött nagy sebességű vonalakon található 18 állomás közül 15 esetében nem tapasztaltunk egyértelmű regenerációs hatásokat. A Rhin-Rhône vonalon található Belfort-Montbéliard állomás megnyitása a közelben üzletek és egy szálloda megnyitását ösztönözte, valamint lehetővé tette egy regionális kórház új helyre telepítését. Két másik esetben az állomások korszerűsítésével – azok nagy sebességű szolgáltatások befogadására való alkalmassá tételével – egyszerűbbé vált a korábban a vasúti pálya miatt szétválasztott szomszédos területek közötti összeköttetés. Ez azt jelzi, hogy a nagy sebességű vonalak az adott régióban

már megindult és tervezett gazdasági fejlesztéseket kísérhetik és támogathatják, ám önmagukban nem váltanak ki gazdasági fellendülést helyi szinten<sup>42</sup>.

***A nagy sebességű vasút fenntarthatósága: az uniós társfinanszírozás eredményessége kérdéses***

78. Egy nagy sebességű vonal akkor lehet sikeres és a beruházás akkor fenntartható, ha a vonal sok utast tud szállítani. Kétféleképpen elemeztük ezt a kérdést: referenciaértéket határoztunk meg az adott idő alatt szállított utasok számára vonatkozóan, és elemeztük a vonal gyűjtőterületén élő személyek számát.

**Az utas adatok elemzése: a hét elkészült nagy sebességű vasútvonal közül három kevesebb utast szállít az évenkénti kilencmillió referenciaértékhez képest**

79. A tudományos és intézményi forrásokból származó referenciaérték alapján egy nagy sebességű vonal ideális esetben kilencmillió utast, illetve a megnyitás évében legalább hatmillió utast kell, hogy szállítson ahhoz, hogy sikeres legyen<sup>43</sup>. 2016 folyamán mindössze három vonal szállított évente több mint kilencmillió utast (Madrid–Barcelona, Torino–Salerno és LGV Est Européenne). Az általunk ellenőrzött hét kiépített nagy sebességű vonal közül három (Eje Atlántico, Rhin-Rhône és Madrid–León) esetében a szállított utasok száma ennél jóval kisebb volt<sup>44</sup>. E vonalak infrastrukturális költsége 10,6 milliárd EUR volt, amelyhez

---

<sup>42</sup> Ugyanilyen következtetésekre jutott a „Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe” [A TGV gazdasági hatásainak megtérülése. A strukturális hatások nem igazoltak] című kutatás. Forrás: Prof. Y. Crozet: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01094554/document>

<sup>43</sup> A 9 millió utasra vonatkozó számadat forrásai a következők:  
 (i) „In what circumstances is investment in HSR worthwhile?” [Milyen körülmények között térül meg a nagy sebességű vasútba történő beruházás?], De Rus, Gines és Nash, C.A., Munich Personal RePEc Archive (Müncheni Személyes RePEc Archívum, MPRA), 2007. december, valamint  
 (ii) Európai Bizottság: „A beruházási projektek költség-haszon elemzésére vonatkozó útmutató”, 2008, 84. o. (ez a bizottsági CBA-referenciaérték a legutóbbi, 2014-es kiadásban már nem szerepel).

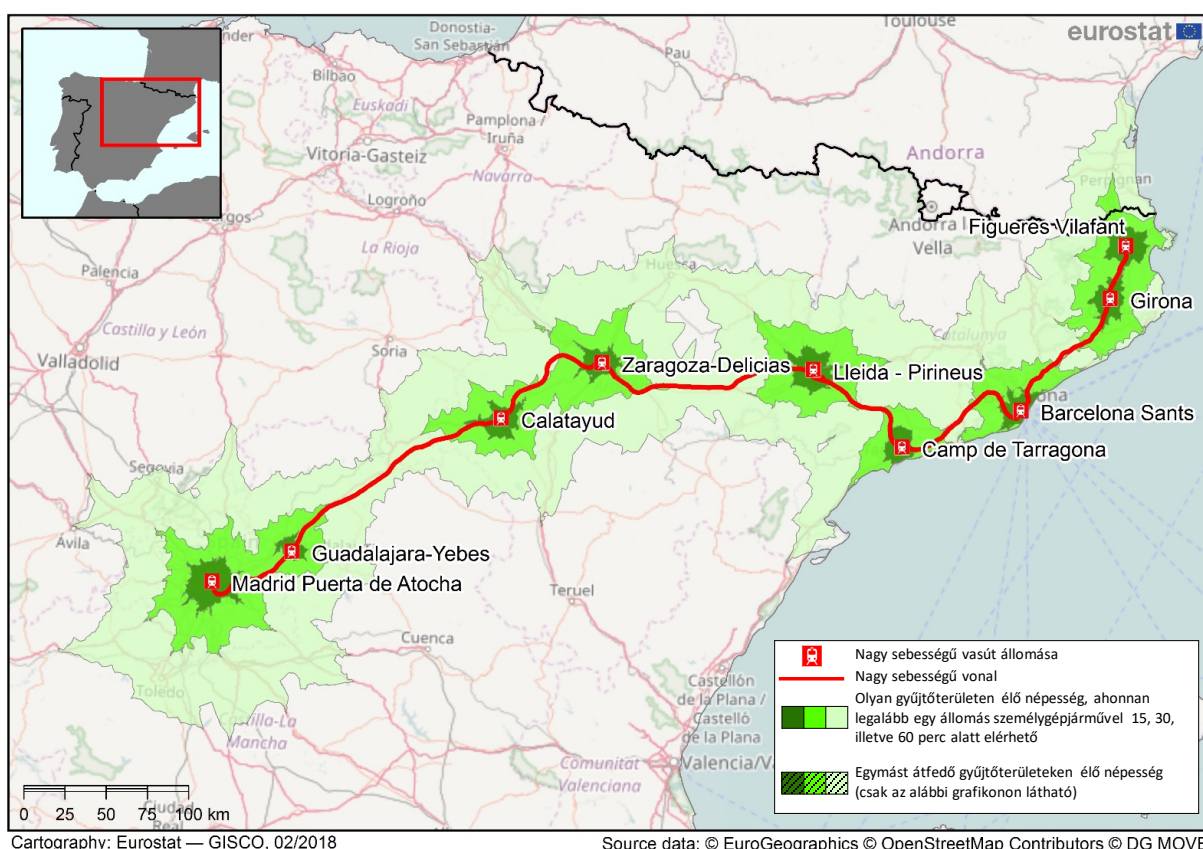
<sup>44</sup> A Berlin–München nagy sebességű vonalat, mivel csak 2017 decemberében nyitották meg, nem vettük figyelembe az elemzés során.

az Unió mintegy 2,7 milliárd EUR-val járult hozzá. Vagyis e vonalak esetében nagy a kockázata annak, hogy az uniós társfinanszírozást nem hatékony módon költik el.

**A vonalak mentén élő népesség gyűjtőterület szerinti elemzése: a 14 ellenőrzött nagy sebességű vonal és szakasz nem rendelkezik kellően nagy számú potenciális utassal**

80. Gyűjtőterület szerinti elemzést végeztünk a szolgáltatások vonalszintű potenciális fenntarthatóságának értékelése céljából is (lásd: **7. ábra**). A **VIII. melléklet** a valamennyi ellenőrzött nagy sebességű vonalra vonatkozó általános eredményeket és legfontosabb adatokat is tartalmazza.

**7. ábra – A Madrid–Barcelona–francia határ nagy sebességű vonal gyűjtőterület szerinti elemzése**



*Forrás:* Számvevőszék és Eurostat.

81. A 14 ellenőrzött nagy sebességű vonal és határon átnyúló összeköttetés közül kilenc nem rendelkezik kellően nagy számú utassal a tizenöt és harminc percen belüli elérhetőséget

nyújtó gyűjtőterületein belül ahhoz, hogy a nagy sebességű vonalat sikeresnek tekinthessük. Ezek a Madrid–León, Eje Atlántico, Madrid–Galícia, Milánó–Velece, Rhin-Rhône, Stuttgart–München, München–Verona, Figueras–Perpignan és Y vasca vonalak. Érdeemes megjegyezni, hogy ebben a kritériumban szerepel három olyan vonal is, amely nem éri az utasok számára vonatkozó referenciaértéket (lásd fent).

82. A nagy sebességű vasút sikerét globális összefüggésben is elemeztük, hogy megismerjük a siker okait (**2. háttérmagyarázat**).

## **2. háttérmagyarázat – A Sinkanszen működése**

A Sinkanszen-vonat (**4. kép**) és Japán nagy sebességű vasúti műveletei révén globális szinten, szélesebb körben is összehasonlíthatjuk a nagy sebességű vasúti műveleteket.

A Tokió és Oszaka közötti, 550 km hosszú nagy sebességű vonal igen sikeres, és évente 163 millió utast szállít. Ennek a sikernek számos oka van: a vonal több milliós lakosságú óriásvárosokat köt össze; a vonatok külön pályán, nagyon nagy gyakorisággal közlekednek (naponta akár 433 járat is); a szolgáltatás megbízhatósága és pontossága kiemelkedő (2016-ban az átlagos késés az egész évre vetítve nem érte el a 24 másodpercet); továbbá az állomásokon és a vonal teljes hosszán korszerű biztonsági és védelmi intézkedéseket alkalmaznak, valamint megfelelő támogatást nyújtanak az utasok számára az állomásokon.

**4. kép. Egy Sinkanszen-vonat Tokió központi vasútállomásán**

*Forrás: Európai Számvevőszék.*

**A nagy sebességű vasút versenyképessége más közlekedési módokhoz viszonyítva: a „szennyező fizet” elve egyelőre nem érvényesül**

83. A nagy sebességű vasút csak korlátozott versenyelőnnyel bír. Míg a japán Sinkanszen még a 900 km-t meghaladó távolságok esetében is versenyképes utazási lehetőséget jelent, az európai nagy sebességű vasút általánosságban 200 és 500 km közötti távolságon és legfeljebb négyórás utazások esetében versenyképes. A 200 km alatti távolságok esetében az utolsó kilométeren nyújtott nagyobb rugalmasság miatt a személygépjármű meghatározó közlekedési mód, míg a hosszabb utazásoknál a légi közlekedés a legversenyképesebb.

84. A különféle közlekedési módok környezeti hatását a szén-dioxid-alapú adózási rendszer veszi figyelembe. Jelenleg egyetlen uniós tagállamban sem működik olyan rendszer, mint Svájcban, ahol külön vasútiinfrastruktúra-alap működik, amelyet részben az országon áthaladó kamionokra kivetett adókból finanszíroznak. A svájci megközelítés csökkenti az adófizetőkre a vasúthálózat megépítése és karbantartása miatt háruló pénzügyi terheket,



ugyanis az egyik közlekedési módra kivetett adók bevételeit közvetlenül egy másik beruházásainak támogatására fordítja.

85. Az unióban jelenleg nincs olyan díjfizetési rendszer, amely a különféle közlekedési módokon átívelően „a felhasználó fizet” és „a szennyező fizet” elvét egyaránt érvényesítené a vasút versenyképességének javítása céljából. Korábban voltak kísérletek arra, hogy az intermodális feltételeket megváltoztassák a különféle közlekedési módok külső költségeinek internalizálásával, ám ezek általában sikertelenek maradtak. Az adózás kérdése az üvegházhatású gázok kibocsátásával összefüggésben ugyanakkor még mindig szerepel több kormány napirendjén is. Jelenleg például (ismét<sup>45</sup>) vita tárgya egy keresztfinanszírozási rendszer bevezetése Franciaországban, míg Olaszország 2018 folyamán az autópályadíjakból származó bevételeken alapuló, 1997-ben létrehozott külön alap bevételeiből finanszírozza majd a Brenner-bázisalagút megépítését és a déli összekötő vonalakat<sup>46</sup>.

***Egyelőre még nem általánosan elérhetők a zökkenőmentes és versenyképes határon átnyúló nagy sebességű vasúti szolgáltatások***

**Mivel ma is sok akadály áll fenn, hosszú út vezet odáig, hogy a piacok megnyíljanak és meginduljon a verseny az uniós nagy sebességű vonalakon**

86. A nagy sebességű vonalakon a tényleges verseny igazolhatóan javítja a szolgáltatásokat és csökkenti az árakat az Unióban utazók számára. Jelenleg a nagy sebességű vonalak esetében csak nagyon kevés példa van tényleges pályaszintű versenyre (pályaszintű verseny Olaszországban és korlátozott mértékben Ausztriában valósul csak meg<sup>47</sup>). Az olaszországi

---

<sup>45</sup> Franciaországban a „Grenelle de l’Environnement” kezdeményezés keretében 2008-ban egyszer már megszavazták a tehergépjárművek környezetvédelmi adójának elvét, azonban 2014-ben úgy határoztak, hogy ezeket a rendelkezéseket a gyakorlatban nem hajtják végre.

<sup>46</sup> Az 1997. december 27-i 449/1997. számú törvény 55. cikkének (13) bekezdése, közzétéve: Kiegészítés a HL 302. számához, 1997.12.30., 5–113. o.

<sup>47</sup> Ausztriában annak ellenére, hogy a piac gyakorlatilag nyitott, nincsenek versenypályázatok a nagy sebességű veszteséges vasúti személyszállítási szolgáltatások esetében. Németországban nyílt a piac, ám a meglévő vasúti szolgáltatónak a nagy sebességű vasútvonalakon nincsenek számottevő versenytársai. Szomszédságában versengés jellemzi a Stockholm–Göteborg nagy sebességű vonalat, a nemzetközi útvonalak üzemeltetői azonban egymással nem versengenek.

Torino–Salerno nagy sebességű vonalon a verseny bevezetése jobb szolgáltatásokat eredményezett az utasok számára. Több vonat közül lehet választani (az új belépő naponta 34 járatot üzemeltet mindkét irányba a 2017–2018. évi menetrend szerint), a jegyárak pedig legalább 24%-kal csökkentek<sup>48</sup>. Az ERA általunk megkérdezett munkatársai Ausztriát illetően hasonlóan kedvező hatásról számoltak be: a meglévő vasúttársaság és az új belépő közötti verseny eredménye az ügyfelek számának növekedése volt, a meglévő vasúttársaság esetében is.

87. Franciaországban és Spanyolországban ugyanakkor még mindig nem nyitott a nagy sebességű vasúti szolgáltatások piaca, és nem valósult meg pályaszintű verseny a nagy sebességű vonalakon. Ezek a tagállamok csak 2020 után tervezik annak értékelését, hogy készen áll-e az inkumbens vasúttársaság a hosszú távú személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos versenyre. Még ekkor is, amennyiben úgy ítélik majd meg, hogy a vonalak üzemeltetése a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozik, az említett tagállamok bizonyos feltételek esetén tízéves halasztást adhatnak, vagyis a valóban nyílt verseny megindulása 2035-ig elhúzódhat.

88. A negyedik vasúti csomagban meghatározott, fokozatos piacnyitás mellett a vasúti ágazatot számos olyan gyakorlat jellemzi, amely megakadályozza a valóban egységes uniós nagy sebességű vasúthálózat létrejöttét, és adott esetben meggátolja, hogy új külföldi belépők versengjenek a nagy sebességű vonalakon. Ezek közé tartoznak például a műszaki és az adminisztratív akadályok, valamint az átjárhatóságot gátló egyéb tényezők. Hogy ez a gyakorlatban mit jelent az utasok számára, azt a **3. háttérmagyarázat** ismerteti.

---

Ezek nem új belépők, hanem általában a meglévő vasúttársaságok (pl. Eurostar, Thalys, Thello) közötti kereskedelmi partnerségek.

<sup>48</sup> G. Adinolfi, „La guerra dei prezzi” [Az árháború], *La Repubblica*, 2017. október 15.

### **3. háttérmagyarázat – A határokon áthaladó vonatforgalom terén jelentkező akadályok hatása az utasokra**

#### **1. Mivel a München–Verona szakaszon nincs közvetlen átjárhatóság, a brenneri állomáson megállásra és várakozásra kerül sor**

A vasúti közlekedésre több mint 11 000 nemzeti szabály vonatkozik, és az ERA jelenleg végzi ezek kategorizálását egy későbbi konszolidáció céljából. A határon átnyúló vasúti közlekedésre nem vonatkoznak közös szabályok. Németország és Ausztria összehangolta megközelítését, ám Olaszországban továbbra is eltérő szabályok alkalmazandók<sup>49</sup>. Ennek eredménye a kötelező várakozás az osztrák/olasz határon: a határon minden vonatnak meg kell állnia az eltérően rendelkező olasz és osztrák nemzeti jogszabályok által előírt üzemeltetési változtatások érdekében. A személyszállító vonatoknak legalább 14 percre kell megállniuk (**5. kép**), míg a teherszállító vonatok 45 percig várakoznak. Ezek a késedelmek nagyon jelentősek, hiszen a München–Verona nagy sebességű vonalon végrehajtott, többmilliárdos infrastrukturális beruházás összességében 114 perc időnyereséget tervezett megvalósítani.

---

<sup>49</sup> Például (i) az osztrák/olasz határon kicserélődnek a mozdonyvezetők: míg a német és az osztrák jogszabályok csak egy németül beszélő mozdonyvezetőt írnak elő, Olaszországban kettő, engedéllyel rendelkező és olaszul beszélő mozdonyvezető az előírás; (ii) Németországban és Ausztriában a teherszállító vonatok hátsó részén fényvisszaverő táblákat kell elhelyezni, Olaszországban azonban a fényvisszaverő tábla nem elfogadható, ehelyett hátsó helyzetjelző lámpát írnak elő; (iii) Olaszország nem fogadja el a német vasúti hatóság által elvégzett műszaki ellenőrzéseket, és a határon saját független műszaki ellenőrzést végez.

### 5. kép – Utasok a brenneri állomáson az utazás folytatását várva



*Forrás: Európai Számvevőszék.*

Ezt a problémát a Számvevőszék a 8/2010. sz. különjelentésében<sup>50</sup> már hangsúlyozta. Ajánlásaink nyolc év elteltével sem eredményeztek változást a gyakorlatban. A felkeresett tagállamok nemzeti hatóságai elmondták, hogy a foglalkoztatásra vagy a munkanyelvekre vonatkozó eltérő tagállami szabályok okozta határon átnyúló problémák a legjobban az Unió-szerte harmonizált szabályok bevezetésével lennének megoldhatók. Például a légi közlekedés egyetlen munkanyelvet (angol) használ; ez segít a kontinensek közötti akadályok csökkentésében, és a tagállamok között megoldható hasonló kérdéseket.

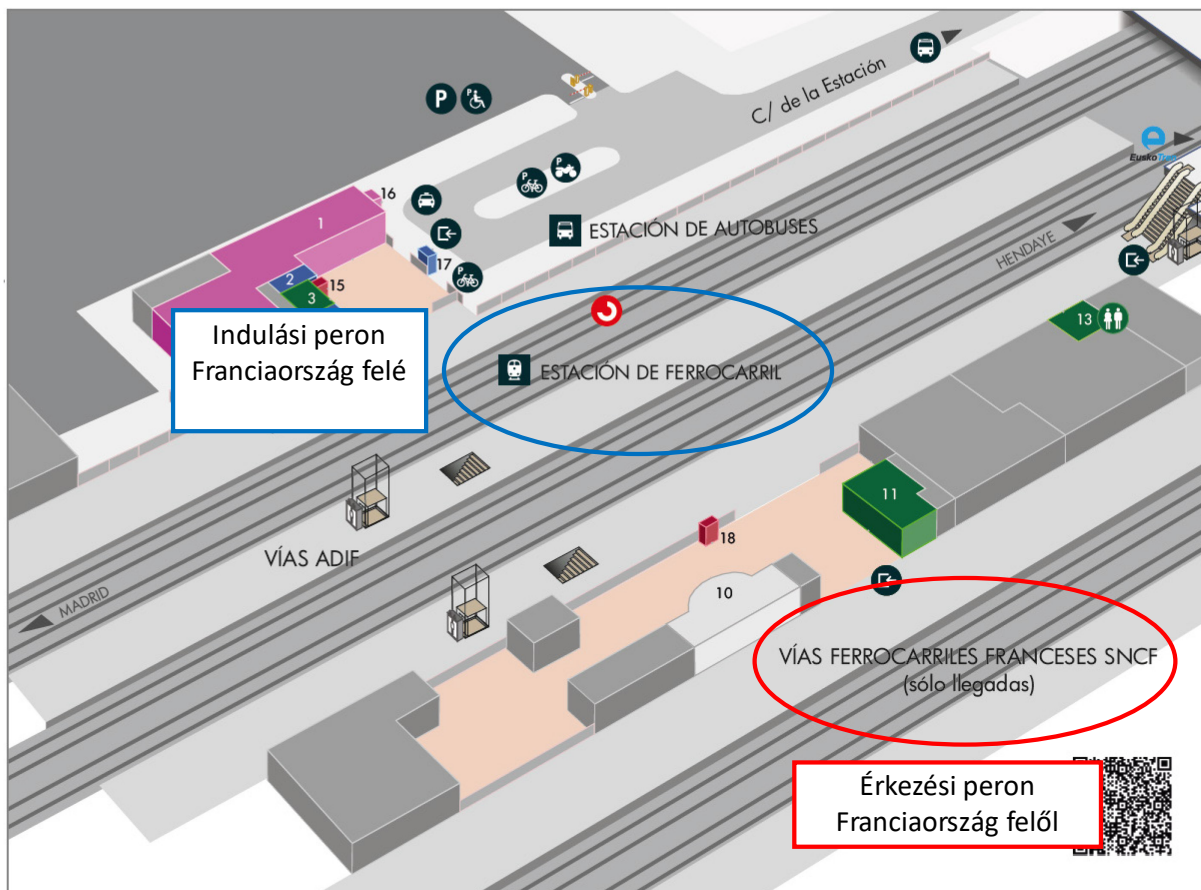
### **2. A Franciaország és Spanyolország közötti (határon átnyúló atlanti szakasz) hiányzó infrastrukturális összeköttetések miatt az utasok kénytelenek egy másik peronon keresztül átszállni egy másik vonatra**

A Bordeaux és a spanyol határ közötti szakasz nagy részét Franciaország nem kezeli kiemelten, ezért a határon található infrastruktúra továbbra is elavult, nem átjárható, és nemigen alkalmas korszerű nagy sebességű vasúthálózat céljára. Franciaország nem áll készen az erre az infrastruktúrára irányuló beruházások megvalósítására (ezért uniós finanszírozáshoz sem folyamodik), ez pedig kedvezőtlenül érinti Spanyolország és Portugália uniós hálózattal való összeköttetését az atlanti folyosó mentén. A határ spanyol oldalán folyamatban vannak a baszk nagy sebességű vasúthálózatnak a spanyol hálózat többi részére való rákapcsolására irányuló munkálatok (318 millió EUR uniós társfinanszírozás

<sup>50</sup> 8/2010. sz. különjelentés: „A transzeurópai vasúti tengelyek szállítási teljesítményének javítása: Eredményesek voltak-e az Unió vasúti infrastrukturális beruházásai?”

mellett). Ennek eredményeként jelenleg minden utasnak át kell szállnia egy másik peronról induló vonatra a határ átlépéséhez (**6. kép**).

**6. kép – Minden utasnak át kell szállnia másik vonatra Franciaország és Spanyolország határán**



Forrás: ADIF, a Számvevőszék megjegyzéseivel.

**A pályahasználati díjak megállapítása túlzottan összetett és a versenyt akadályozó tényezőt jelenthet**

89. A vasúti műveletekre vonatkozó uniós jogi keret értelmében a pályahálózat-működtetőknek (a vasúttársaságtól különálló szervezetek) bármely vasúttársaság számára engedélyezniük kell a vasúti pályák használatát, amennyiben azok hozzájárulnak a pályák karbantartási költségeihez. Ezek a pályahasználati díjak eltérő hatást fejtenek ki a hálózat fenntarthatóságára. Attól függően, hogy milyen szinten határozták meg ezeket, hozzájárulhatnak az infrastrukturális beruházási költségek egy részének megtérüléséhez, ha pedig kellően alacsonyak, akkor ösztönzőleg hathatnak a pályaszintű versenyre azzal, hogy új belépők számára lehetővé teszik a részvételt.

90. A 2012/34/EU irányelv<sup>51</sup> szerint a pályahasználati díjakat elsősorban a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költség mértékében kell megállapítani. A tagállamokban azonban az árak meghatározásához használt elvek jelentős eltéréseket mutatnak<sup>52</sup>, elsősorban azért, mert a jogszabályok számos paraméter alkalmazását lehetővé teszik. Valamennyi felkeresett tagállamban „haszonkulcsokat” alkalmaznak konkrét költségkategóriák, például a kért résidő napon belüli időpontjának vagy a szűk keresztmetszet meglétének vagy hiányának figyelembevétele céljából.

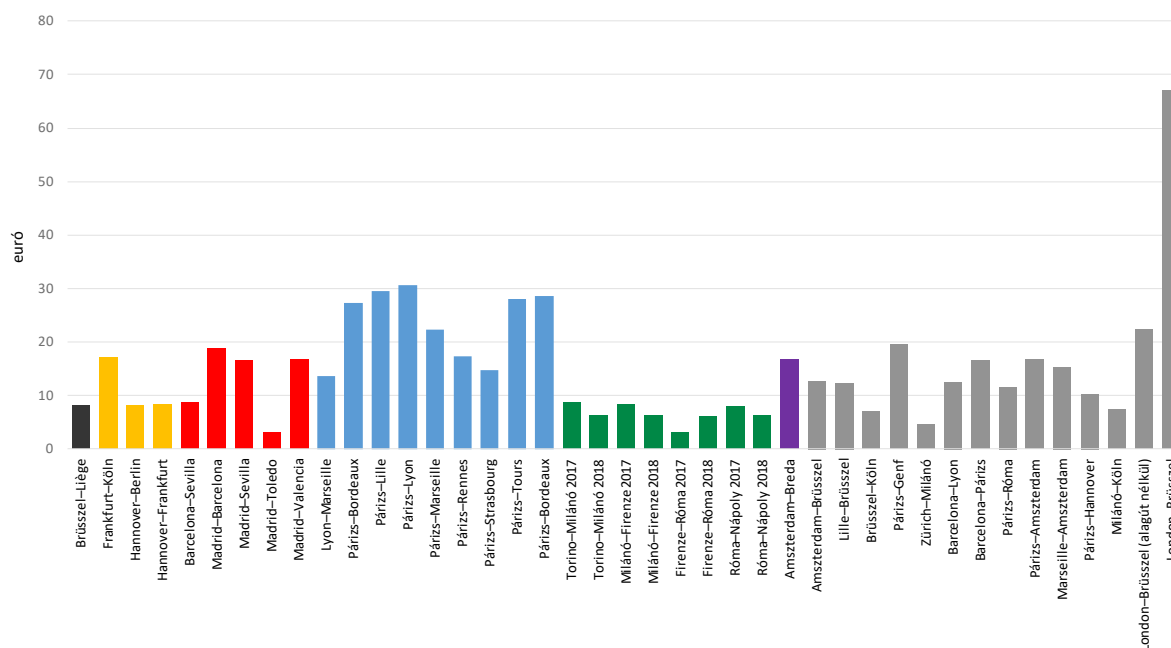
91. A Nemzetközi Vasútegylet arról számolt be, hogy a pályahasználati díjakat nem átlátható módon számítják ki. Ezek rendszeresen módosulnak, és legalább 56 változótól függenek, ezért nagyon eltérő értékek születhetnek. Ezt a **8. ábra** is megerősíti, amely a nagy sebességű vasút által összekapcsolt kiválasztott uniós kiindulási hely–célállomás párok közötti pályahasználati díjak pontos mértékét szemlélteti, és alátámasztja, hogy a díjak mértéke valóban nagy eltéréseket mutat. Például Franciaországban nagyon magasak a pályahasználati díjak, míg Olaszországban jóval alacsonyabbak.

---

<sup>51</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2012. november 21-i 2012/34/EU irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (EGT-vonatkozású szöveg, HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

<sup>52</sup> Olaszországban például a pályahasználati díjak nemcsak a közvetlen költségeket tartalmazzák, hanem a pályahálózat-működtető egyéb olyan költségeit is, amelyeket a hatóság „hatékonyak és észszerűnek” tekint, míg Németországban a pályahasználati díjakra vonatkozó stratégia célja az infrastrukturális költségek nagy részének a vasúttársaságok által történő fedezése. Ausztriában az üzemeltetési költségek képezik a pályahasználati díjak alapját; Franciaországban a pályahasználati díjak két kritériumra épülnek: egy üzemeltetési pillérre, ahol ökonometriai modellekkel értékelik a vonal kihasználtsága által meghatározott határköltségeket (a teljes érték kb. 30%-a), valamint egy gazdasági érték szerinti pillérre, amelyet úgy határoznak meg, hogy „a vasúttársaságok által megfizethető lehető legmagasabb használati díjat” szedjék be (a teljes érték kb. 70%-a). A pályahasználati díjak Spanyolországban a közvetlen költségek fedezésére szolgálnak.

## 8. ábra – Pályahasználati díjak a kiválasztott uniós kiindulási hely–célállomás párok között



Forrás: UIC.

92. A megfelelő értéken megállapított pályahasználati díjak a fenntarthatóság és a versenyképesség biztosítása szempontjából egyaránt fontosak.

- i. A pályahasználati díjakat Franciaországban magasán tartják a pályahálózat-működtetőknek jutott bevételek érdekében, valamint azért, hogy biztosítsák a jelentősen eladósodott pályahálózat-működtető fenntartható működését. Ezáltal az államnak kevesebbet kell az új nagy sebességű vasúti infrastruktúra finanszírozására és karbantartására fordítania. Ugyanakkor a túl magas pályahasználati díjak visszatartják az új belépőket a piacra lépéstől, és ezáltal megvédik az inkumbens vasúttársaságot a versennyel szemben.
- ii. Olaszországban a pályahasználati díjakat korábban a meglévő vasúttársaság és az új belépő közötti verseny fokozására használták. Az olasz vasúti szabályozó más intézkedések (pl. az állomási szolgáltatások használati jogának biztosítása) mellett a díjakat is csökkentette a tisztességes verseny biztosítása érdekében. Ez javította az utasok helyzetét (lásd: **86. bekezdés**).

**Erős és független szabályozó testületre lenne szükség, de ez nem mindig valósul meg**

93. A pénzügyi fenntarthatóság és a versenyképesség közötti egyensúly elengedhetetlen. Fontos tehát, hogy minden egyes tagállamban nemzeti szabályozók működjenek, valamint hogy a Bizottság ellássa a rendszer felügyeletét. Ezeknek a szervezeteknek biztosítaniuk kell, hogy megfelelően alkalmazzák a haszonkulcsokat a teljes infrastrukturális költség megtérülése céljából, hiszen jogszabályban foglalt célkitűzés a rendelkezésre álló infrastruktúra legjobb felhasználása.

94. A nemzeti vasúti szabályozó szervek számára az uniós jog értelmében széles körű függetlenséget és hatáskört kell biztosítani a vasúti piacok figyelemmel kísérésére annak érdekében, hogy az új belépőket ne érje hátrányos megkülönböztetés, és a tisztességes verseny fejlődhessen. E szervek számára megfelelő erőforrásokat kell biztosítani. A Bizottság nyomon követi az említett követelményeket, és tevékenységeik során támogatja a nemzeti felügyeleti szerveket, továbbá előmozdítja a párbeszédet és a bevált gyakorlatok cseréjét a szabályozó szervek között. Az alábbi két problémát figyeltük meg.

- i. Az egyetlen tagállam, amely adóként kezeli a pályahasználati díjakat és ezekről jogszabályban rendelkezik, Spanyolország. Ez korlátozza a pályahálózat-működtető irányítási függetlenségét és a szabályozó hatáskörét a díjak módosítására a szabályoknak való meg nem felelés esetén. Emellett korlátozza a díjak felülvizsgálatára rendelkezésére álló időt, és bonyolítja a felülvizsgálatokat és a panaszokat. A szabályozó nehéz helyzetben van, mivel kevés alkalmazottal rendelkezik és az átdolgozott irányelvben foglalt rendelkezések ellenére határozatai nem kötik a pályahálózat-működtetőt.
- ii. A franciaországi szabályozó testület 2017-ben kötelező erejű kedvezőtlen véleményt adott ki a pályahasználati díjak kiszámítására vonatkozó új modellről, amelyet 2018-ra terveztek. A francia kormány úgy avatkozott be, hogy a pályahasználati díjak 2018. évi mértékét rendeletben határozta meg, és azokat az eredetileg alkalmazandó modellel összhangban lévő szinten tartotta. Ez a megközelítés ténylegesen korlátozza a szabályozó hatóság hatáskörét.



95. A Bizottság az említett két esetben kötelezettségszegési eljárást indított. A Bizottság szorosan nyomon követi a folyamatban lévő jogalkotási kezdeményezéseket annak biztosítására, hogy a szabályozók hatásköreit a folyamat ne sértse.

### **KÖVETKEZTETÉSEK ÉS AJÁNLÁSOK**

#### ***A nagy sebességű vasúti szolgáltatások számos előnyt kínálnak, ám nincs reális hosszú távú uniós terv, és nem valósult meg valódi uniós nagy sebességű hálózat***

96. A nagy sebességű vasút hozzájárul az Unió fenntartható mobilitásra vonatkozó szakpolitikai célkitűzéseinek eléréséhez, szénlábnyoma ugyanis más közlekedési formákéhoz viszonyítva kisebb<sup>53</sup>. Ezenkívül sok más előnnyel is jár: biztonságosabb, enyhíti a túlzásfolt közúthálózatokra nehezedő nyomást, lehetővé teszi a gyors és kényelmes utazást az üzleti és a szabadidős célból utazók számára egyaránt, valamint társadalmi-gazdasági támogatást nyújthat a régióknak.

97. A Bizottságnak a nagy sebességű vasúthálózat hosszának megháromszorozására (és ezzel 2030-ig több mint 30 000 km kiépítésére) vonatkozó célkitűzését nem támasztja alá megbízható elemzés. Valószínűtlennek tartjuk e célkitűzés elérését, ugyanis egy nagy sebességű vasúti infrastruktúra megtervezéséhez, kiépítéséhez és forgalomba helyezéséhez körülbelül 16 évre van szükség. 2017 végére mindössze 9000 km nagy sebességű vonal üzemelt, és további 1700 km volt építés alatt.

98. Nincs valódi európai nagy sebességű vasúthálózat: csak a nemzeti nagy sebességű hálózatok mozaikja létezik. A Bizottságnak nincs hatásköre arról dönteni, hogy a TEN-T rendeletben szereplő nagy sebességű vonalak megépüljenek-e, és ha igen, mikor, mivel a nagy sebességű vonalak kiépítésére vonatkozó döntések a tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartoznak. Az uniós nemzetközi folyosók nemzeti hálózatok összekötése útján történő kiépítése az ellenőrzött tagállamok számára nem jelent prioritást. Habár egyidejűleg elfogadtak egy uniós finanszírozási mechanizmust (a CEF-rendeletet), és bár az érintett

---

<sup>53</sup> Feltéve, hogy a létrehozott infrastruktúrát magas szinten és intenzíven kihasználják, valamint a felhasznált villamos energia tiszta forrásból származik (lásd: 17. lábjegyzet).

tagállamok különféle nemzetközi megállapodásokat írtak alá, a nagy sebességű határon átnyúló vasutak kivitelezési munkálatai jelenleg nincsenek összehangolva. Ez azt eredményezi, hogy a nagy sebességű vasúti infrastruktúrát érintő beruházások uniós társfinanszírozásának uniós hozzáadott értéke alacsony (21–36. bekezdés).

***Az ellenőrzött nagy sebességű vasúti infrastruktúrákba történő beruházások esetében nem alkalmazták következetesen a gondos pénzgazdálkodás elveit***

99. A szükségletek értékelése alacsony színvonalon történik a tagállamokban.

Rendszerszinten csak Olaszországban és Németországban vizsgálják meg alternatív megoldások – például a meglévő hagyományos vonalak korszerűsítése – lehetőségét az új nagy sebességű vonalak megépítése helyett; ez olyan bevált gyakorlat, amelyet általánosan követni kellene. A megépítésre vonatkozó döntések nemzeti és politikai szintűek; ritkán alapulnak megfelelő költség-haszon elemzésen.

100. A nagy sebességű vasúti infrastruktúra költséges és folyamatosan drágul: az általunk ellenőrzött vonalak kilométerenkénti költsége átlagosan 25 millió EUR-t tesz ki. Alacsony szintű a költséghatékonyság. Az uniós költségvetést ugyan nem érintik a nagy sebességű vasúti beruházások költségtúllépései, mivel a társfinanszírozott összeget az eredetileg megállapított összegben maximalizálják, és az esetleges költségtúllépéseket a nemzeti költségvetésekből fedezik, az általunk ellenőrzött vonalak megépítése során a költségtúllépés és a késedelem általános jelenség, és hosszú időt vesz igénybe, hogy a megépített vonalat forgalomba helyezzék. Az összesített költségtúllépés projektszinten 5,7 milliárd EUR, vonalszinten pedig 25,1 milliárd EUR volt (44%, illetve 78%). Jelentősek voltak a késedelmek is, és a vonalak fele több mint egy évtizednyi késéssel néz szembe. A sebességhozamra vonatkozó értékelésünk egyértelműen azt mutatja, hogy nagyon nagy sebességű vasúti szolgáltatásokra nincs mindig szükség: a legtöbb esetben átlagosan csak a tervezési sebesség 45%-a valósul meg. Csak két nagy sebességű vonal működik átlagosan 200 km/h feletti sebességgel, és egy sem lépi túl a 250 km/h-t. Azt állapítottuk meg, hogy a tíz általunk ellenőrzött vonalból négy vonal esetében egy-egy megtakarított menetidőperc több mint százmillió EUR-ba kerül. A fenti tényezőkre való gondos odafigyeléssel több százmillió EUR-t lehetett volna megtakarítani, és ez biztosíthatta volna, hogy a megépített nagy sebességű vonalakat megfelelően kihasználják (37–57. bekezdés).

***A helyzet uniós polgárok szempontjából történő értékelése rávilágít a nagy sebességű vasút előnyeire, ám a nagy sebességű vonalak uniós társfinanszírozásának fenntarthatósága veszélyben forog***

101. A menetidők, az árak és a csatlakozások száma értékelése alapján a nagy sebességű vasút rendelkezik bizonyos előnyökkel a versenytársakhoz (légi közlekedés, hagyományos vasút és közúti közlekedés) képest. Összességében arra a következtetésre jutottunk, hogy a teljes menetidő és az árszint a sikernek egyaránt fontos tényezője. Ezek a tényezők valóban rendszeres járatok (gyakori vonatok) és megbízhatóság (pontos indulás és érkezés) esetén lehetővé tehetnék, hogy a nagy sebességű vasút növelje piaci részesedését. Fontos egy vonalon belül az állomások száma és kulcsfontosságú az elhelyezkedésük: nem minden általunk ellenőrzött állomást lehet jól megközelíteni és nincs mindegyiknek jó összeköttetése, a nagy sebességű vasutak 18 ellenőrzött állomása közül 15 esetében pedig nem láttunk egyértelmű regenerációs hatásokat megvalósulni a környező területeken.

102. Megállapításunk szerint a fenntarthatóság veszélyben forog: ha évi kilenc millió utast tekintünk referenciaértéknek, a hét ellenőrzött kiépített vonal közül három (Eje Atlántico, Rhin-Rhône és Madrid–León) nem tekinthető sikeres nagy sebességű vasútvonalnak, mivel ennél jóval kevesebb utast szállított. E vonalak infrastrukturális költsége 10,6 milliárd EUR volt, amelyhez az Unió mintegy 2,7 milliárd EUR-val járult hozzá. Vagyis e vonalak esetében nagy a kockázata annak, hogy az uniós társfinanszírozást nem hatékony módon költik el, és ezt a kockázatot az egyes vonalakra vonatkozó előzetes költség-haszon elemzéssel enyhíteni lehetett volna.

103. Az ellenőrzött vonalak gyűjtőterületén élő népesség számát értékelve azt állapítottuk meg, hogy a 14 ellenőrzött vonal és határon átnyúló összeköttetés közül kilenc nem rendelkezett elég utassal ahhoz, hogy sikeres legyen. Ráadásul a nagy sebességű vasút és más közlekedési módok nem versengenek egyenlő alapon, mivel nem minden közlekedési módra vonatkoznak ugyanolyan díjak (**58–85. bekezdés**).

***A zökkenőmentes és versenyképes határon átnyúló nagy sebességű vasúti szolgáltatások még váratnak magukra***

104. Az átjárhatóságnak még mindig számos műszaki, közigazgatási és egyéb akadálya van, habár a Számvevőszék egy 2010-ben közzétett különjelentésben sürgős intézkedéseket kért az említett akadályok megszüntetésére. A vasúti személyszállítás piacának megnyitása még sem Franciaországban, sem Spanyolországban nem történt meg, azonban Olaszországban és – kisebb mértékben – Ausztriában megvalósul a pályaszintű verseny. Németországban nyitott a vasúti személyszállítás piaca, de nem zajlik verseny a nagy sebességű vasútvonalakon. A jelenlegi szabályok alapján a verseny megindulása akár 2035-ig is kitolódhat. Mivel a verseny ösztönzi a jobb szolgáltatásokat, a gyakoribb vonatokat és az utasoknak kínált alacsonyabb árakat, ennél hamarabb meg kellene valósulnia.

105. A pályahasználati díjak célja, hogy a működési költségek és a korábbi infrastrukturális beruházások költségei megtérüljenek. Ha a díjakat elég alacsony szinten állapítják meg ahhoz, hogy új belépők jelenhessenek meg a piacon, akkor ösztönzőleg hathatnak a pályaszintű versenyre. Azonban az ezek kiszámítására alkalmazott rendszerek túl bonyolultak, mivel számos különböző változót vehetnek figyelembe.

106. Minden egyes tagállamban lennie kell szabályozó szervnek, amelynek alkalmasnak kell lennie a feladatra, megfelelő személyzettel kell rendelkeznie, és függetlennek kell lennie a díjakat meghatározó szervezettől és a kormányzattól. Ez a szabályozó szigorúan kell, hogy alkalmazza a szabályokat az elfogadott politikák tiszteletben tartása érdekében. Az általunk értékelt négy eset közül kettőben arra találtunk bizonyítékot, hogy a szabályozók nem képesek jogszabályban meghatározott feladataiknak eleget tenni. A Bizottság e két esetben kötelezettségzegési eljárást indított (lásd: 86–95. bekezdés).

## 1. ajánlás – Az uniós nagy sebességű vasúti hálózat tervezése

A Bizottság felügyeleti szerepét ellátva hajtsa végre a következő lépéseket:

1. A tagállamok észrevételei és kötelezettségvállalásai alapján a TEN-T rendelet felülvizsgálata keretében fogadjon el reális hosszú távú rendszerbe állítási tervet az uniós nagy sebességű vasúti törzshálózat kiépítéséhez szükséges további infrastruktúra megépítése céljából. Ez a hosszú távú terv a törzshálózat legfontosabb végrehajtható stratégiai infrastrukturális projektjein alapuljon, különös tekintettel a határon átnyúló szakaszokra, amelyeket az uniós hozzáadott érték fokozása érdekében 2030-ig ki kell építeni.

Az 1. pont szerinti végrehajtható stratégiai tervre alapozva a Bizottság hozza meg az előre meghatározott kiigazító intézkedéseket, amennyiben az említett kiemelt szakaszokat érintő projektek nem kezdődnek meg az elfogadott határidőn belül, ha késedelmet szenvednek, illetve ha az egyes határokat érintő koordinációs problémák valószínűsíthetően megakadályozzák a vonal tervezett üzembe helyezését.

**Ajánlott megvalósítási határidő:** a TEN-T hálózatra vonatkozó új jogalkotási javaslatok előkészítése során.

2. Az uniós társfinanszírozást kösse a nagyon nagy sebességű vonalak iránti szükségletek értékeléséhez, valamint szorosabb monitoringhoz és felügyelethez azáltal, hogy végrehajtási határozatok révén egyedi feltételeket határoz meg a kiemelt szakaszokra vonatkozóan. Ezenkívül erősítse meg az európai szabályozók által a határokon átnyúló projektek végrehajtásának elősegítése terén betöltött szerepet, valamint a törzshálózati folyosókra vonatkozó munkatervek és a CEF végrehajtása közötti kapcsolatot.

**Megvalósítás céldátuma:** haladéktalanul.

## 2. ajánlás – Uniós társfinanszírozási támogatás a nagy sebességű vasúti infrastruktúrát érintő beruházásokhoz

A Bizottság:

1. Vizsgálja felül a TEN-T rendeletet, hogy az lehetővé tegye a fent meghatározott legfontosabb stratégiai infrastrukturális hálózatok időben történő kiépítésének végrehajtását.

**Ajánlott megvalósítási határidő:** a munka mihamarabbi megkezdése, hogy az 2023-ig befejeződjön.

2. A CEF-rendelet felülvizsgálata során különítse el a korábban említett stratégiai kiemelt projektekhez szükséges uniós társfinanszírozási támogatást.

**Ajánlott megvalósítási határidő:** közvetlenül a TEN-T rendelet felülvizsgálatát követően.

3. A kohéziós politika programozása során a tagállamokkal együtt összpontosítsa a nagy sebességű vasúti vonalaknak juttatott finanszírozást a törzshálózati folyosók részét képező nagy sebességű vasúti vonalakra.

**Ajánlott megvalósítási határidő:** a 2020 utáni időszak programjainak előkészítése során.

4. Az uniós társfinanszírozást tegye függővé a támogatásban részesülő nagy sebességű vonalakon a munkálatok befejezését követően lehet leghamarabb megvalósuló tényleges pályaszintű versenytől.

**Ajánlott megvalósítási határidő:** haladéktalanul.

5. A kedvezményezetteknek nyújtott uniós társfinanszírozást nem pusztán az outputok megvalósításától, hanem a tervezett eredmények elérésétől is tegye függővé. Ennek elérése érdekében gondoskodnia kell annak az elvnek a bevezetéséről, hogy a kedvezményezettek számára az uniós társfinanszírozás meghatározott százalékát teljesítményprémiumként fizessék ki, ha előzetes értékelés alapján bizonyítható, hogy a tervezett eredményeket meghaladták. Az említett prémiumot az eredményességi tartalékból kell kifizetni a kohéziós politika keretében jelenleg alkalmazott rendszerhez hasonlóan.

**Ajánlott megvalósítási határidő:** a 2020 utáni időszakra vonatkozó új jogalkotási javaslatok előkészítése során.

6. A tagállamokkal megállapodva az új CEF-rendeletben vezessen be a TEN-T rendeletből eredő jelenlegi kötelezettségek gyorsabb végrehajtását elősegítő erőteljesebb végrehajtási eszközöket.

Az ilyen eszközök foglalkozzanak azzal olyan a helyzetekkel is, amelyek esetében egy tagállam nem tesz javaslatot a törzshálózati projektek befejezésére irányuló kötelezettségvállalások teljesítése részeként a főbb projektek terén időben elérendő előrehaladásra vonatkozóan.

**Ajánlott megvalósítási határidő:** 2020 utáni időszakra vonatkozó, a CEF-hez kapcsolódó új jogalkotási javaslatok előkészítése során.

### 3. ajánlás – A határokon átnyúló építési beruházások egyszerűsítése

A nagy sebességű vasúti infrastruktúrával kapcsolatos jelenlegi és jövőbeli jelentős határon átnyúló beruházások egyszerűsítése érdekében a Bizottság:

1. Vizsgálja felül a beszerzési szabályokat, hogy a határon átnyúló jelentős infrastrukturális projektek esetében egységes jogi keret álljon rendelkezésre. Ez terjedjen ki olyan kérdésekre, mint például a pályázati dokumentumok nyelve, a szerződések, valamint a projekteket végrehajtó irányító szervek elszámolási rendszerei, továbbá a vitarendezési eljárások.

2. Hozzon létre egyablakos ügyintézés, azaz a határok mindkét oldalán végrehajtandó különféle eljárásokat egyszerűsítő egységes szerveket, vagy legalábbis mozdítsa elő ezek létrehozását.

3. Az átjárhatóság érdekében meg gyorsítsa fel a közigazgatási és szabályozási akadályok felszámolását.

**Ajánlott megvalósítási határidő:** 2019 közepe.

#### 4. ajánlás – Intézkedések a nagy sebességű vasúti személyszállítási szolgáltatások javítására

A Bizottság:

1. Támogassa a vasúti ágazatot egységes elektronikus jegyértékesítési megoldások aktív kidolgozásában, többek között a nagy sebességű vasúti szolgáltatások esetében.

2. Felügyelje a tagállamokat annak biztosítása érdekében, hogy az utóbbiak minden lehetséges intézkedést tegyenek a pályahasználati díjak kiszámítására vonatkozó uniós szabályok teljes körű és megfelelő végrehajtására, különösen a határon átnyúló nagy sebességű vasúti szolgáltatások előmozdítását célzó haszonkulcsok összehangolására vonatkozó kötelezettség tekintetében.

3. Felügyeleti szerepében gondoskodjon arról, hogy a tagállamok eleget tegyenek az annak garantálására vonatkozó kötelezettségüknek, hogy a nagy sebességű vasút esetében a piaci hozzáférési feltételeket független szervek felügyeljék, valamint hogy a pályahálózat-működtetők egyeztessenek egymással az említett útvonalak optimális tényleges kihasználtságának biztosítása érdekében.



4. Javítson a polgárok számára nyújtott információkon i. az adatok pontosságát illetően a nagy sebességű vasútra vonatkozó egyedi mutatók kidolgozásával, valamint ii. dolgozzon ki a Bizottság adatbázisában (ERADIS) az ügyfél-elégedettséggel kapcsolatban már rendelkezésre álló információk alapján egy szabványosított beszámolási keretet és módszertant. Az adatokat és eredményeket a kétévente közzéteendő vasúti piacfelügyeleti jelentésben tegyék közzé.

5. Erősítse meg az intermodális versenyt olyan alapelvek meghatározása révén, amelyek szerint valamennyi közlekedési mód külső költségeit megfelelően figyelembe kell venni, és támogassa ezen elvek érvényre juttatását.

**Ajánlott megvalósítási határidő:** 2019 vége.

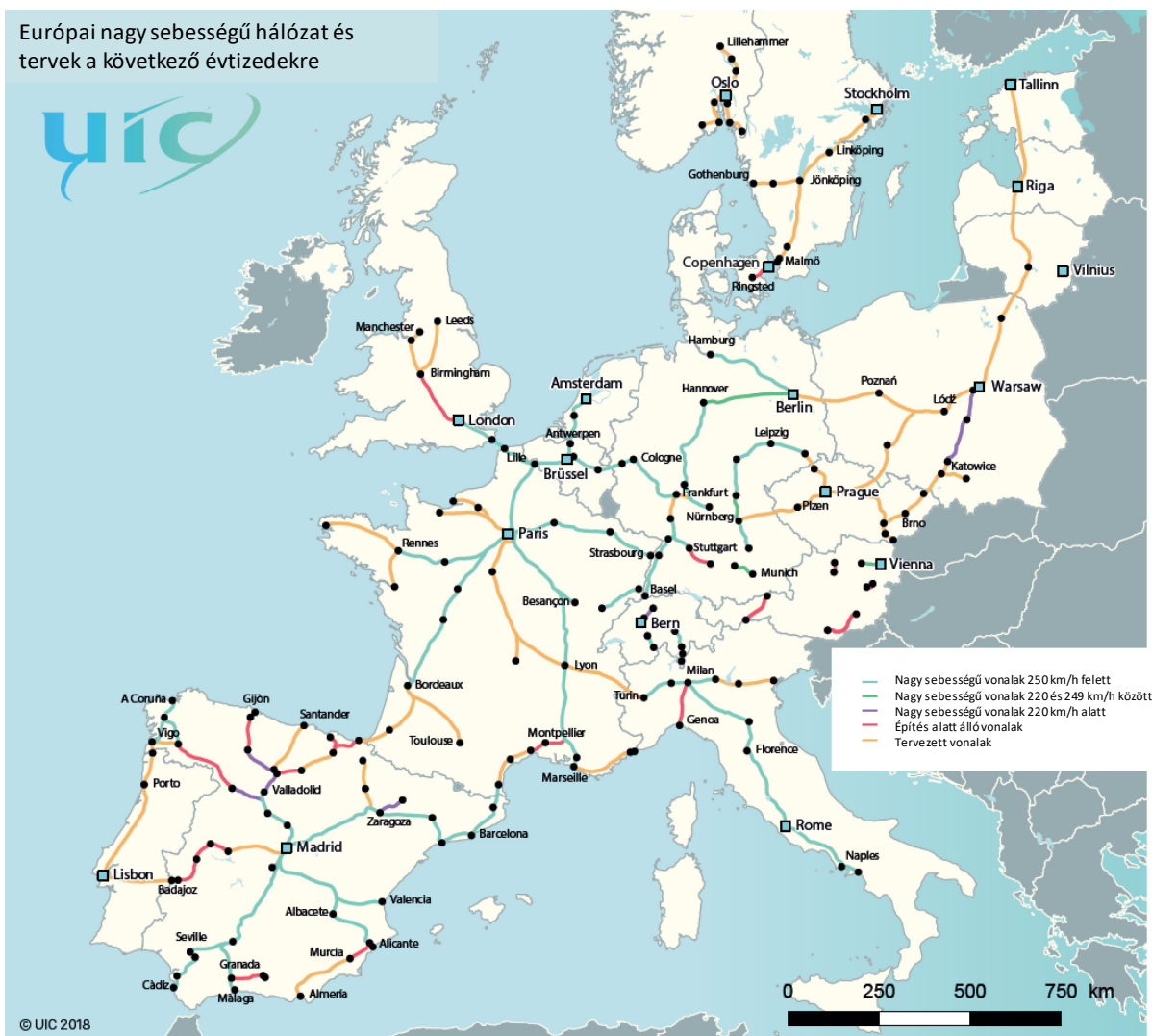
A jelentést 2018. június 13-i luxembourgi ülésén fogadta el az Iliana IVANOVA számvevőszéki tag elnökölte II. Kamara.

*a Számvevőszék nevében*

Klaus-Heiner LEHNE

*elnök*

## Az európai nagy sebességű hálózat térképe



Forrás: UIC.

**II. MELLÉKLET****A nagy sebességű vasút finanszírozásának áttekintése 2000 óta tagállamonként és irányítási módonként**

Tagállam	Mindösszesen		2000–2006-os programozási időszak				2007–2013-as programozási időszak				2014–2020-as programozási időszak			
		Összesen %-ban	Közvetlen irányítás	Megosztott irányítás	Összesen	Összesen %-ban	Közvetlen irányítás	Megosztott irányítás	Összesen	Összesen %-ban	Közvetlen irányítás	Megosztott irányítás	Összesen	Összesen %-ban
Belgium	95,5	0,4%	76,0	-	76,0	0,9%	19,0	-	19,0	0,2%	0,5	-	0,5	0,0%
Bulgária	259,4	1,1%	-	-	-	-	-	259,4	259,4	2,7%	-	-	-	-
Cseh Köztársaság	0,3	0,0%	-	-	-	-	0,3	-	0,3	0,0%	-	-	-	-
Dánia	90,4	0,4%	8,4	-	8,4	0,1%	82,0	-	82,0	0,8%	-	-	-	-
Németország	2693,9	11,4%	377,9	12,2	390,1	4,5%	492,3	351,8	844,1	8,6%	1459,7	-	1459,7	27,8%
Görögország	1050,9	4,4%	-	241,9	241,9	2,8%	1,0	308,3	309,3	3,2%	499,7	-	499,7	9,5%
Spanyolország	11 232,2	47,3%	197,5	6175,8	6373,3	73,3%	299,4	4264,3	4563,7	46,6%	295,2	-	295,2	5,6%
Franciaország	2004,7	8,4%	252,9	-	252,9	2,9%	814,7	101,6	916,3	9,4%	835,5	-	835,5	15,9%
Olaszország	2042,5	8,6%	195,7	241,0	436,7	5,0%	608,1	-	608,1	6,2%	997,6	-	997,6	19,0%
Hollandia	104,6	0,4%	98,3	-	98,3	1,1%	6,3	-	6,3	0,1%	-	-	-	-
Ausztria	996,6	4,2%	39,6	-	39,6	0,5%	308,7	-	308,7	3,2%	648,3	-	648,3	12,3%
Lengyelország	1996,7	8,4%	-	-	-	-	1,9	1710,6	1712,5	17,5%	-	284,2	284,2	5,4%
Portugália	917,9	3,9%	36,3	543,2	579,4	6,7%	43,0	102,9	145,9	1,5%	192,5	-	192,5	3,7%
Szlovénia	0,7	0,0%	-	-	-	-	0,7	-	0,7	0,0%	-	-	-	-
Finnország	5,0	0,0%	-	-	-	-	5,0	-	5,0	0,1%	-	-	-	-
Svédország	6,6	0,0%	-	-	-	0,0%	4,6	1,9	6,6	0,1%	-	-	-	-
Egyesült Királyság	232,7	1,0%	185,0	8,5	193,5	2,2%	-	-	-	-	39,2	-	39,2	0,7%
n.a.	1,5	0,0%	1,5	-	1,5	0,0%	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Mindösszesen</b>	<b>23 732,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>1469,2</b>	<b>7222,6</b>	<b>8691,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>2687,1</b>	<b>7100,8</b>	<b>9787,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>4968,2</b>	<b>284,2</b>	<b>5252,4</b>	<b>100,0%</b>

*Megjegyzés:* 2018. februári értékek millió EUR-ban; kifizetett/elkülönített összegek; a határon átnyúló projektekre vonatkozó összegek az érintett tagállamok között egyenlően oszlanak el; a táblázatban feltüntetett értékek egységessége érdekében az Európai Bizottság által rögzített adatokat vettük alapul. Ezért ezek az értékek az ellenőrzött tagállamok által alkalmazott különféle módszertanok miatt eltérhetnek a különjelentés szövegében megadott értékektől; az adatok nem tartalmazzák sem az ERTMS céljára nyújtott támogatásokat, sem az EBB által folyósított hiteleket.

*Forrás:* Európai Bizottság. Számvevőszék.

## III. MELLÉKLET

## A projektek elemzése

Ország	Nagy sebességű vonal	Projekt kód	Projekt cím	Eredeti teljes költség (millió EUR)	Eredeti uniós támogatás (millió EUR)	Tényleges teljes költség (millió EUR)	Tényleges uniós támogatás (millió EUR)	A társfinanszírozott szakasz teljes hossza, km	Költség/km (millió EUR)	Az output idejében és a költségvetés keretein belül valósult meg? A megépítés befejezését követően azonnal használták?	Teljesültek a várt eredmények?	A célokat sikerült elérni?
Spanyolország	Madrid–Barcelona–FF	1999ES16CPT001	Suministro y montaje de materiales de vía en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo Madrid-Leida	745	464	848,1	464	485	1,7	Nem, késésre és költségütlépésre került sor	Igen	Igen, részben
Spanyolország	Madrid–Barcelona–FF	2001ES16CPT009	Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Martorell (Plataforma). Subtramos XI-A y XI-B (Sant Sadurní D'Anoia - Gelida)	78,1	48,5	73,3	43,3	6,3	11,7	Igen, részben, késésre került sor, de költségütlépés nem volt	Igen, részben	Igen, részben
Spanyolország	Madrid–León	2002ES16CPT002	Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid - Segovia - Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Soto del Real – Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1380,3	1 001,4	1702,5	1001,4	32,5	52,4	Nem, késésre és költségütlépésre került sor	Igen	Igen
Spanyolország	Madrid–León	2009ES162PR011	Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Palencia-León Plataforma Fase I	365,8	102,7	384,8	125,6	92,9	4,1	Nem, késésre és költségütlépésre került sor	Igen, részben	Igen, részben
Spanyolország	Eje Atlántico	2003ES161PR008	Eje Atlántico. Tramo Santiago-Oroso (Variante de Berdia)	85,5	55,2	101,8	49,5	9,1	11,2	Igen, részben, kis késésre és költségütlépésre került sor	Nem	Igen
Spanyolország	Madrid–Galícia	2009-ES-19091-E	Línea de alta velocidad Madrid-Galicia para tráfico mixto. Tramo La Hiniesta-Perilla-Otero-Cernadilla	211,5	35,2	243,4	35,2	83,2	2,9	Nem, késésre és költségütlépésre került sor	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni, nincsenek tényleges célkitűzések; egyelőre nem mérhető
Spanyolország/Portugália	Madrid–Extremadura	2007-EU-03080-P	Studies and Works for the High-Speed Railway Axis of South-West Europe (PP3) - Lisbon-Madrid Axis: Cross-Border Section Evora-Merida	3027,45	312,7	247,10 (ES rész), összesen 312,66	29,00 ES rész, 0,83 PT rész	50+80 (PT oldalon)	4,9	Nem, a projekt terjedelmét nagymértékben csökkentették	Nem	Nem
Spanyolország/Franciaország	Figueras–Perpignan	2007-EU-03110-P	Works for construction of a high speed railway section between Perpignan and Figueras	994	69,8	952	60,6	51,9	18,3	Igen	Nem	Nem
Spanyolország/Franciaország	Y Vasca	2007-EU-03040-P	Atlantic branch of the international section of PP3 Vitoria-Dax (estudios y obras para la nueva línea de alta velocidad)	1 250	70	70,8 (ES rész)	5,1 (ES rész, 11,48 összesen)	16,5	4,3	Nem, jelentős késésre került sor, és csökkentették a projekt terjedelmét	Nem	Nem
Spanyolország/Franciaország	Y Vasca	2014-EU-TM-0600-M	Atlantic Corridor: Section Bergara-San Sebastian-Bayonne. Studies and works and services for follow-up works. Phase 1	1165,1	459,3	n.a.	n.a.	67,8	17,2	Túl korai lenne megállapítani, ám késések várhatóak	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni
Franciaország	Est Européenne	2009-FR-17044-E	Seconde phase de la LGV Est Européenne entre Baudrecourt et Strasbourg - Réalisation du génie civil de la LGV	2 340	76	2 130	76	106	20,1	Igen, részben, késésre került sor, de költségütlépés nem volt	Igen, részben	Igen
Franciaország	Est Européenne	2005-FR-401-b-P	Ligne à grande vitesse Est - section Vair es - Baudrecourt : installations et projets d'accompagnement dans râtelier de maintenance de l'OURCQ et gares nouvelles	92,3	3	93,4	1	n.a.	n.a.	Nem, késésre és költségütlépésre került sor	Igen	Igen
Franciaország	Rhin-Rhône	2007-FR-24070-P	Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin - Rhône Branche Est	2 312	198	2 610	198	137,5	19	Nem, késésre és költségütlépésre került sor	Nem	Igen, részben
Franciaország	Rhin-Rhône	2010-FR-92204-P	Adaptation de la ligne existante entre Mulhouse et la frontière en vue de la circulation de trains à grande vitesse (TGV) ou d'intercity express (ICE) sur l'axe Mulhouse-Mulheim (Fribourg)	4,1	0,7	3,4	0,6	4	0,9	Igen	Igen	Igen, részben. A vonalon építettek ki ERTMS-t

Olaszország	Milánó–Velece	2012-IT-06072-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: completamento 1° lotto costruttivo tratta e realizzazione opere di sistemazione stazione di Brescia.	644	123	644,2	114,2	51,3	12,6	Részben, a késedelmek a vonal várható megnyitását nem érintik	Igen	Igen, de az eredmények csak a teljes vonal üzembe helyezését követően lesznek láthatóak
Olaszország	Milánó–Velece	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: opere civili (fase)	26,4	5	26,4	4,9	0,3	87,1	Részben, a késedelmek a vonal várható megnyitását nem érintik	Igen	Igen, de az eredmények csak a teljes vonal üzembe helyezését követően lesznek láthatóak
Olaszország	Torino–Salerno	2006IT161PR003	Tratta Campana della linea AV/AC Roma-Napoli	273	118,7	273	118,7	14,8	18,5	Részben, a projekt időben van, ám a vonal megnyitása 3 évet késik	Igen	Igen
Olaszország	Torino–Salerno	Activity 6 OP 1994–1999	Linea AV/AC Roma – Napoli (tratta campana): realizzazione di parte del I lotto e del II lotto	712,7	146,3	713	234,6	58	12,3	Nem, a befejezésre jelentős késésekkel került sor	Igen	Igen
Olaszország	München–Verona	2007-IT-01030-M	Southern access line to Brenner	422,3*	58,8	82,2*	14,5	n.a.**	n.a.**	Nem, jelentős késésekre került sor, és csökkentették a projekt terjedelmét.	Nem	Nem
Olaszország/ Ausztria	München–Verona	2014-EU-TM-0190-W	Brenner Base Tunnel - Works	9300***	878,6	folyamatban***	folyamatban	64***	145***	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni
Olaszország/ Ausztria	München–Verona	2014-EU-TM-0186-S	Brenner Base Tunnel - Studies	9300***	302,9	folyamatban***	folyamatban	64***	145***	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni
Olaszország/ Ausztria	München–Verona	2007-EU-01190-S	Priority Project TEN No. 1 Brenner Base Tunnel - Studies	9300***	193,4	folyamatban***	193,35	64***	145***	Részben, egyéves késésre került sor	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni
Olaszország/ Ausztria	München–Verona	2007-EU-01180-P	Priority Project TEN No. 1 Brenner Base Tunnel - Works	9300***	592,7	folyamatban***	65,8	64***	145***	Nem, jelentős késedelmekre került sor	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni
Olaszország/ Ausztria	München–Verona	2012-EU-01098-S	Priority Project TEN no. 1 Brenner Base Tunnel - Studies	9300***	85,7	folyamatban***	70,9	64***	145***	Részben, a projekt teljes terjedelme nem valósult meg	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni
Németország/ Ausztria	München–Verona	2012-EU-01092-S	Pre-study for the Northern Access Line to the Brenner Base Tunnel between Munich (Germany) and Radfeld (Austria)	6,7	3,4	n.a.	0,7	n.a.	n.a.	Nem, 5 év késésre került sor	Nem	Nem
Németország	Berlin–Lipscse/Halle –Erfurt–Nürnberg–München	2009DE161PR002	Neubau VDE 8.1 Ebersfeld - Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen	705,8	239,3	815	239,3	60,9	13,4	Igen, részben, költségűllépésre került sor, késés azonban nem volt	Igen	Túl korai lenne értékelni
Németország	Berlin–Lipscse/Halle –Erfurt–Nürnberg–München	2007-DE-01050-P	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.2, Neubaustrecke (NBS) Erfurt - Leipzig/Halle, Abschnitt Erfurt- Halle bzw. Gröbers	762	48,8	770	48,8	122	6,3	Igen, részben, kismértékű költségűllépésre került sor	Igen, részben, a vonalon vasúti teherszállításra került sor	Igen, részben, mivel a vonalon nem került sor vasúti teherszállításra, a várt menetidőket pedig nem sikerült teljesen tartani
Németország	Stuttgart–München	2007-DE-17200-P	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21	2894,5	135,1	6 526	128,8	57	114,5	Nem, jelentős költségűllépésre és késésekre került sor	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni
Németország	Stuttgart–München	2007-DE-17010-P	Neubaustrecke Wendlingen - Ulm	2065,5	117,2	3 259	117,2	59,6	54,7	Nem, jelentős költségűllépésre és késésekre került sor	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni
Portugália	Lisszabon–Madrid	2014-PT-TM-0627-M	Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha): Troço Évora-Caia e Estação Técnica ao km 118 da Linha do Sul (Railway connection Sines/Elvas (Spain): Évora-Caia Section and Technical Station at km 118 of the South Line)	814,7	127,7	n.a.	n.a.	130	6,3	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni	Túl korai lenne értékelni

\* A számadat a teljes támogatható költségre vonatkozik.

**IV. MELLÉKLET****A nagy sebességű vasútra vonatkozó legfontosabb adatok tagállamonként****Bemeneti adatok**

	Nagy sebességű vasút – befejezett (km)	Nagy sebességű vasút – befejezett és építés alatt (km)	Teljes költség – befejezett (millió euró)	Teljes költség – befejezett és építés alatt (millió euró)	Uniók társfinanszírozás – befejezett és építés alatt (millió euró)	Utaskilométer (milliárd)	Népesség (millió)
Spanyolország	2 675	3 827	31 015	53 554	14 071	13,4	46,2
Franciaország	2 548	2 628	38 395	40 382	1 406	49,0	67,0
Olaszország	1 144	1 280	31 812	41 912	724	20,0	60,6
Németország	2 141	2 331	28 506	34 105	2 694	27,2	82,8

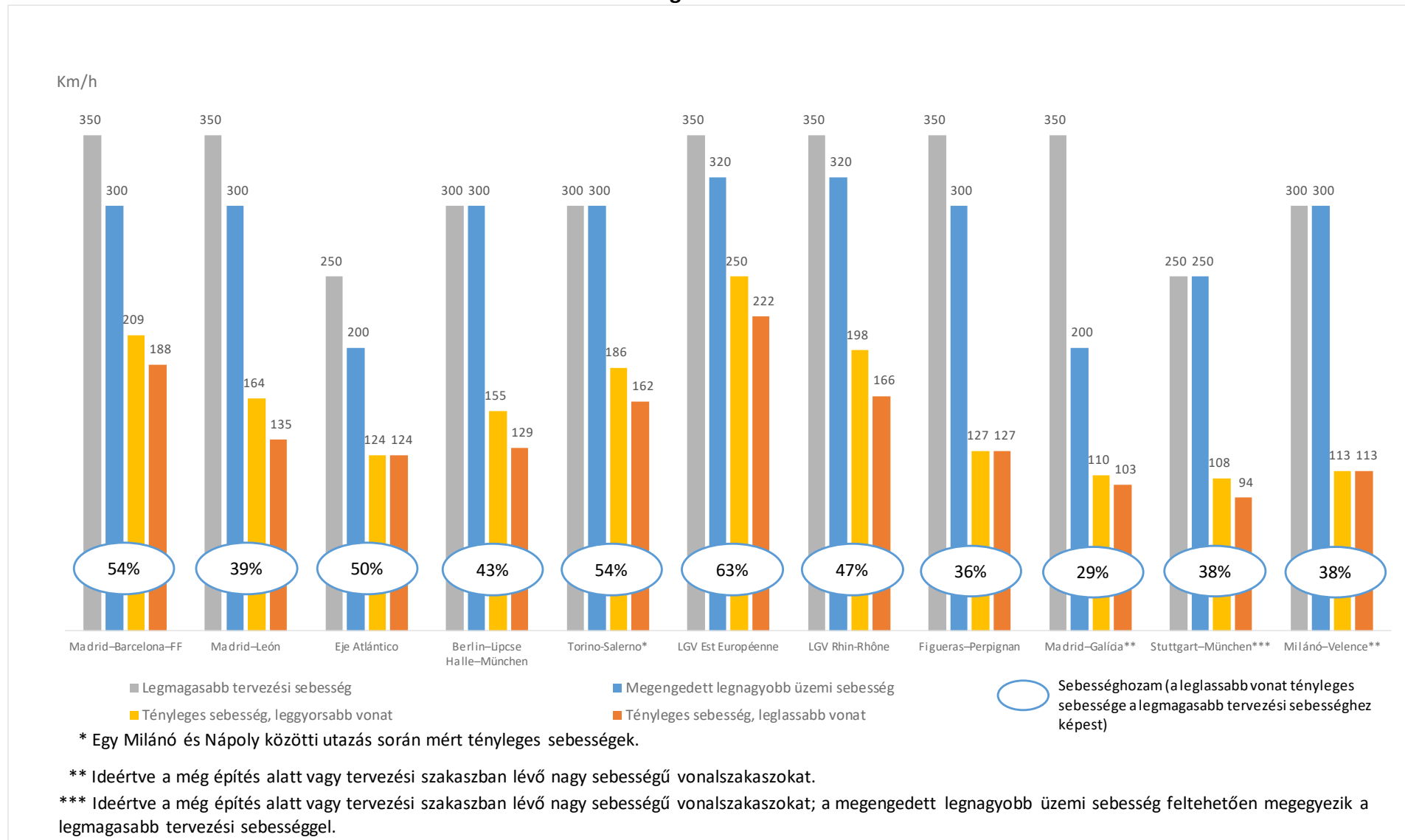
**Kiszámított fő teljesítménymutatók**

	Teljes költség – befejezett / km	Teljes költség – befejezett és építés alatt / km	Teljes költség – befejezett / fő	Teljes költség – befejezett és építés alatt / fő	Teljes költség – befejezett / km / fő	Teljes költség – befejezett és építés alatt / km / fő	Uniók társfinanszírozás / fő	Utaskilométer (millió) / nagy sebességű vasút kilométere	Utaskilométer/fő
Spanyolország	12	14	671	1 159	0,25	0,30	305	5,0	290
Franciaország	15	15	573	603	0,22	0,23	21	19,2	731
Olaszország	28	33	525	692	0,46	0,54	12	17,5	330
Németország	13	15	344	412	0,16	0,18	33	12,7	329

**Megjegyzés:** Franciaország és Olaszország esetében a számadatok között nem szerepelnek a Brenner-bázisalagút, valamint a Lyon–Torino alagút határon átnyúló összeköttetései;

az Olaszországra vonatkozó utaskilométerek forrása a legfrissebb nyilvánosan elérhető becslés.

**Forrás:** Számvevőszék, nemzeti közigazgatás, pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok.

**A sebességhozam elemzése**



**VI. MELLÉKLET****Az utasok szemszögéből: az ellenőrzött nagy sebességű vonalak menetidőinek, árainak és csatlakozásainak értékelésére szolgáló módszertan és adatok**Az alkalmazott adatgyűjtési módszertan:

A munka az adott napokon az ellenőrzött nagy sebességű vonalak kiindulási és célállomásai tekintetében – nagy sebességű vasút, hagyományos vasút és légi közlekedés mint közlekedési mód használata esetén – alkalmazandó jegyárak és utazási adatok összegyűjtését, valamint az alábbi útvonalakon megállapított konkrét szabályszerűségek elemzését foglalta magában.

<b>Tagállam</b>	<b>Ellenőrizendő nagy sebességű vonal</b>	<b>Ár és közlekedési információk alapja</b>	<b>Érintett vasútállomások</b>
<b>Spanyolország</b>	Madrid–Barcelona– francia határ	Madrid–Barcelona	Madrid Puerta de Atocha– Barcelona Sants
	Madrid–Galícia–Eje Atlántico	Madrid–Santiago de Compostela	Madrid Chamartín– Santiago de Compostela
	Madrid–Valladolid– León	Madrid–León	Madrid Chamartín–León
<b>Németország</b>	Stuttgart–München	Stuttgart–München	Stuttgart Hbf–München Hbf
	Berlin–München	Lipcse/Halle–München	Leipzig Hbf–München Hbf
<b>Olaszország</b>	Torino–Salerno	Torino–Róma	Torino Porta Nuova–Roma Termini
	Milánó–Velece	Milánó–Velece	Milano Centrale–Venezia S. Lucia
<b>Franciaország</b>	LGV Est Européenne	Párizs–Strasbourg	Paris Est–Strasbourg Gare
	LGV Rhin-Rhône	Dijon–Mulhouse	Dijon Ville–Mulhouse Ville

A munka első részében az érintett napra a napnak az érintett utazóközönség számára leglogikusabb időpontjára történő jegyvásárlásra vonatkozó információk és legalacsonyabb (bruttó) jegyárakra vonatkozó adatok rendelkezésre állása érdekében gyűjtöttünk adatokat, második részében pedig meghatároztuk az adott napon a két állomás közötti utazási összeköttetések számát (jelezve, hogy 10-nél kevesebb, 10–20 vagy 20-nál több ilyen lehetőség volt). A munka konkrétan az alábbiakra terjedt ki:

- o a különféle közlekedési típusok száma: 3: nagy sebességű vonat, hagyományos vonat és légi közlekedés (a távolsági autóbuszokat a Számvevőszék külön elemezte);
- o célállomások/útvonalak száma: 9 a fentiek szerint;
- o irányok száma (minden útvonal kétirányú; pl. Madrid–Barcelona és Barcelona–Madrid): 2, de ez a kiindulási és a célállomásra korlátozódik;
- o az utazás különböző kezdőnapjainak száma a héten belül: 2 (menettérti jegy a hétfő és szerda közötti időszakra, amely leginkább az üzleti utazókat vonzza; menettérti jegy a péntek és vasárnap közötti időszakra, amely leginkább a szabadidős utazókat vonzza);
- o utazási dátumok: 4 hét megközelítő dátumokkal (2017. június 5–9.; 2017. július 3–7.; 2017. július 31. – augusztus 4. és 2017. augusztus 28. – szeptember 3.);
- o menetidők a fenti utazási napokkal kombinálva: (üzleti utazás: indulás 7 és 9 óra között, visszautazás 16 és 18 óra között; szabadidős utazás: indulás 10 és 12 óra között, visszautazás 17 és 19 óra között);
- o jegyvásárlási időpontok száma: 3 (3 hónappal az utazás első napját megelőzően; 2 héttel az utazás első napját megelőzően; „utolsó pillanatban”: az utazás első napját megelőző munkanapon);
- o összegyűjtendő adatok: az indulás és az érkezés dátuma; a menettérti jegy ára EUR-ban; az utazás időtartama percben. Napi átszállási lehetőségek száma.

Az adatgyűjtés 2017 márciusában kezdődött, hogy teljesüljön a fent említett első nap folyamán történő utazásra vonatkozó, „3 hónappal előre” történő jegyvásárlás. Az üzleti utazások esetében az idő fontosabb tényező volt, mint a pénz, szabadidős utazások esetében pedig a pénz volt fontosabb, mint az idő. A jegyvásárlás során alkalmazott logika a következő

volt: ha a meghatározott időkereten belül két lehetőség áll egy üzleti utazó rendelkezésére, és az egyik 20 EUR-val olcsóbb, ám 30 perccel lassabb, akkor a leggyorsabb és valamivel drágább vonatot választjuk. Ugyanez vonatkozott a szabadidős utazásra: ha egy vonat menetideje 30 perccel lassabb, ám 20 EUR-val olcsóbb, akkor ezt a vonatot választjuk.

### Átlagos árak és menetidők: általános áttekintés

Útvonal	Átlagos ár és menetidő										Átszállási lehetőségek száma		
	Üzleti utazás					Szabadidős utazás							
	Nagy sebességű vasút		Hagyományos vasút		Légi közlekedés	Nagy sebességű vasút		Hagyományos vasút		Légi közlekedés			
Madrid–Barcelona–Madrid	177 EUR	05 h 19	120 EUR	12 h 04	225 EUR	02 h 45	169 EUR	05 h 35		218 EUR	02 h 40	20–30	
Barcelona–Madrid–Barcelona	155 EUR	05 h 17	124 EUR	11 h 43	244 EUR	02 h 45	167 EUR	05 h 30	130 EUR	11 h 19	223 EUR	02 h 43	20–30
Madrid–Santiago–Madrid	81 EUR	11 h 06			229 EUR	02 h 27							<10
Santiago–Madrid–Santiago	82 EUR	10 h 40					81 EUR	10 h 36					<10
Madrid–León–Madrid	69 EUR	04 h 38	63 EUR	10 h 13			81 EUR	04 h 57					10
León–Madrid–León	71 EUR	04 h 56											10
Stuttgart–München–Stuttgart	76 EUR	04 h 36	88 EUR	06 h 49			63 EUR	04 h 37	84 EUR	06 h 46			50–60
München–Stuttgart–München	74 EUR	04 h 31	88 EUR	06 h 46	229 EUR	01 h 30	65 EUR	04 h 33	84 EUR	06 h 45			50–60
Lipcse–München–Lipcse	135 EUR	10 h 15	117 EUR	13 h 33			108 EUR	10 h 45	87 EUR	13 h 39			40–45
München–Lipcse–München	113 EUR	10 h 28	118 EUR	13 h 32	340 EUR	01 h 50	91 EUR	10 h 18	92 EUR	14 h 26			40–45
Torino–Róma–Torino	137 EUR	09 h 08	125 EUR	12 h 55	276 EUR	02 h 24	157 EUR	08 h 43	159 EUR	13 h 15	236 EUR	02 h 20	20–50
Róma–Torino–Róma	134 EUR	09 h 10	127 EUR	13 h 53	289 EUR	02 h 23	140 EUR	08 h 54	121 EUR	20 h 44	165 EUR	02 h 30	20–50
Milánó–Velece–Milánó	68 EUR	04 h 50	51 EUR	06 h 40			82 EUR	04 h 50	53 EUR	07 h 42			20–50
Velece–Milánó–Velece	65 EUR	04 h 50	50 EUR	07 h 04			66 EUR	04 h 50	51 EUR	07 h 56			20–50
Párizs–Strasbourg–Párizs	161 EUR	03 h 40					173 EUR	03 h 44					15–20
Strasbourg–Párizs–Strasbourg	154 EUR	03 h 51					162 EUR	03 h 36					15–20
Dijon–Mulhouse–Dijon	49 EUR	02 h 28											15–20
Mulhouse–Dijon–Mulhouse							62 EUR	02 h 42					15–20

*Forrás:* Advito és Számvevőszék. Szürke mezők = nem állnak rendelkezésre adatok; az „Átszállási lehetőségek száma” oszlopban a megnevezett városok közötti közvetlen menettérúti utak átlagos száma szerepel 24 órás időszakon belül.

**Átlagos értékek a felkeresett országok szerint**

Ország	EUR per <b>perc</b> (menetidő)						EUR per <b>kilométer</b> (távolság)	
	Üzleti utazás			Szabadidős utazás			Üzleti utazás	Szabadidős utazás
	Nagy sebességű vasút	Hagyományos vasút	Légi közlekedés	Nagy sebességű vasút	Hagyományos vasút	Légi közlekedés	Nagy sebességű vasút	Nagy sebességű vasút
<b>Spanyolország</b>	0,30 EUR	0,15 EUR	1,47 EUR	0,35 EUR	0,19 EUR	1,37 EUR	0,10, EUR	0,12 EUR
<b>Németország</b>	0,24 EUR	0,18 EUR	2,82 EUR	0,19 EUR	0,16 EUR		0,15 EUR	0,12 EUR
<b>Olaszország</b>	0,24 EUR	0,14 EUR	1,97 EUR	0,27 EUR	0,13 EUR	1,39 EUR	0,12 EUR	0,13 EUR
<b>Franciaország</b>	0,58 EUR			0,64 EUR			0,17 EUR	0,19 EUR

*Forrás:* Advito és Számvevőszék. A fenti nagy sebességű összeköttetések esetében az átlagsebesség 157 km/h volt Spanyolországban, 103 km/h Németországban, 126 km/h Olaszországban és 183 km/h Franciaországban.

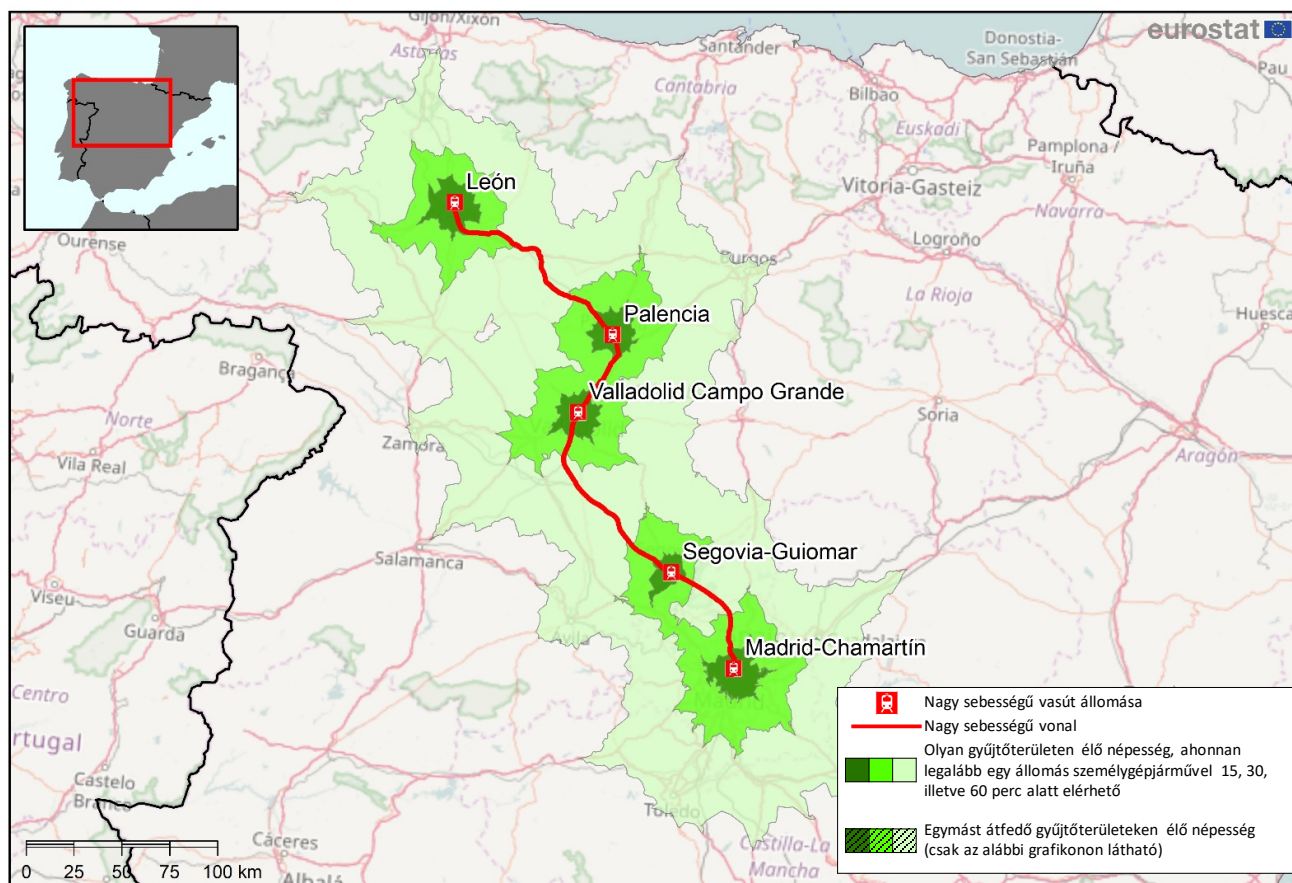
**VII. MELLÉKLET****Az állomások hatása a menetidőre és a sebességre**

Nagy sebességű vonal	Kiindulás–cél	Hossz (km)	Állomások száma	Átlagos távolság az állomások között (km)	Legrövidebb távolság az állomások között (km)	Leghosszabb távolság az állomások között (km)	Legközvetlenebb utazás (perc)	Legkevesbé közvetlen utazás (perc)	Különbség (perc)	Az egyes köztes állomások „időköltsége”	Átlagsebesség a legközvetlenebb utazás során (km/h)	Átlagsebesség a legkevesbé közvetlen utazás során (km/h)	Különbség (km/h)	Az egyes köztes állomások „átlagos sebességköltsége” (km/h)
Madrid–Barcelona–FF	Madrid–Figueras-Vilafant	797	9	100	35	157	215	255	40	10	209	188	21,49	5,37
Madrid–León	Madrid–León	345	5	86	51	114	126	153	27	9	164	135	28,99	7,2
Eje Atlántico	Vigo–A Coruña	165	5	41	26	61	80	80	n.a.	n.a.	124	124	n.a.	n.a.
Torino–Salerno	Torino–Salerno*	1 007	14	77	4	253	255*	292*	37*	7*	186*	162*	23,55*	4,71*
Milánó–Velece	Milánó–Velece	273	7	46	8	84	145	145	n.a.	n.a.	113	113	n.a.	n.a.
LGV Est Européenne	Párizs–Strasbourg	441	5	110	68	137	106	119	13	7	250	222	27,27	13,64
LGV Rhin-Rhône	Dijon–Mulhouse	205	4	68	46	82	62	74	12	6	198	166	32,17	16,09
Stuttgart–München	Stuttgart–München	267	8	38	6	191	134	154	20	4	108	94	14,00	2,74
Berlin–Lipcse/Halle–Erfurt–Nürnberg–München	Berlin–München	672	15	48	2	94	240	312	72	12	155	129	25,77	4,28

\* Az állomás menetidőre kifejtett hatását és a sebességet egy Milánó–Nápoly utazás vonatkozásában számították ki.

Az egyes ellenőrzött nagy sebességű vonalak gyűjtőterületének, valamint az értékelt határátlépési pontok térképe és legfontosabb adatai

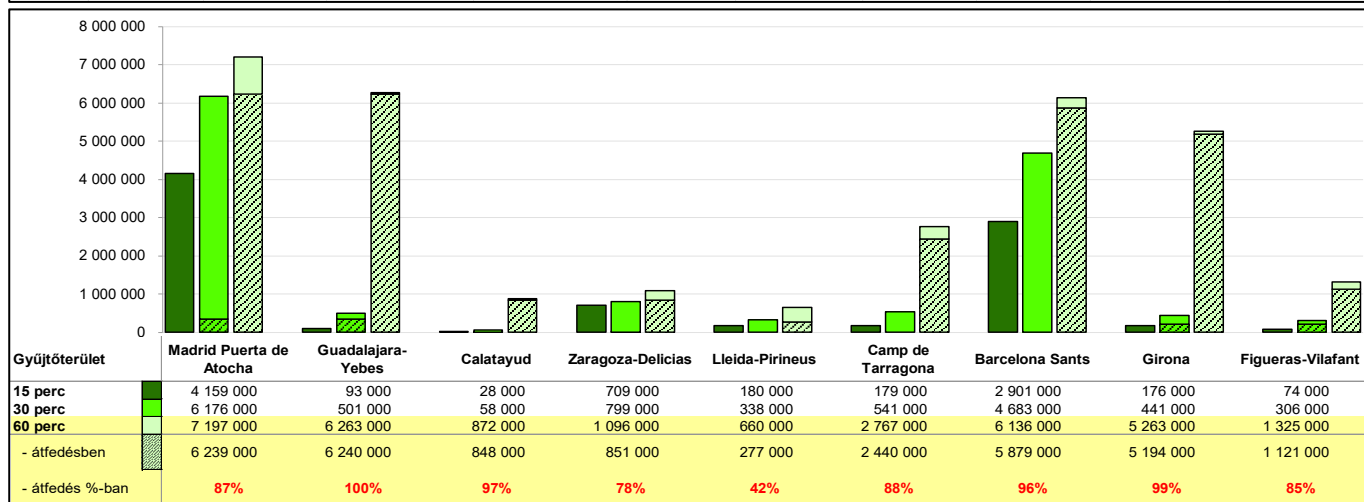
Madrid–Barcelona–francia határ nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

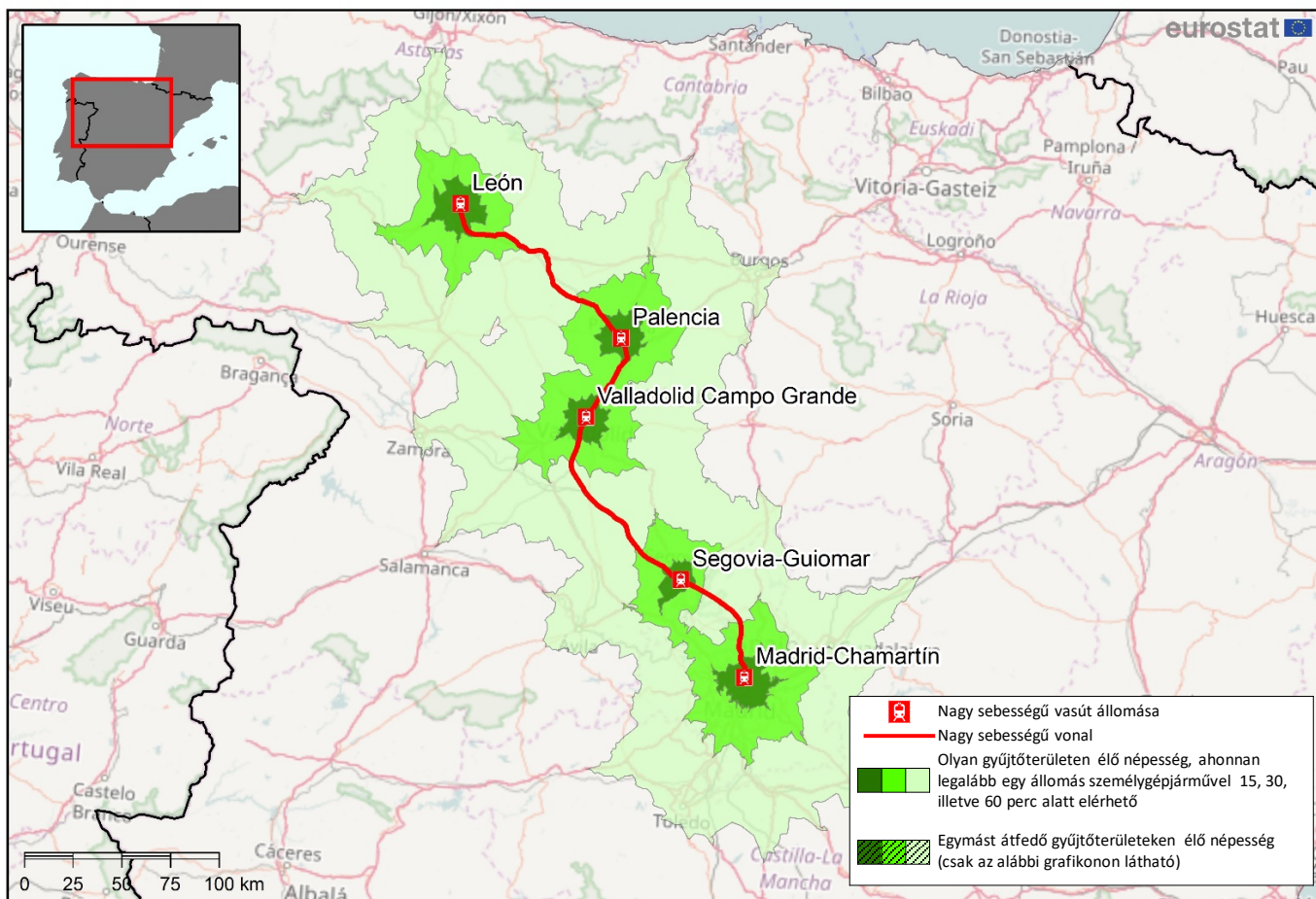
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz	Teljes költség (héa nélkül)		Unió finanszírozás	A vonalkapacitás telítettsége	Nagy sebességű vonatok (napi átlag)	Állomások	Állomások közötti átlagos távolság	Sebesség			
	km	millió EUR						millió EUR	%	szám	szám
797	12 109	3 553	45%	90	9	94*	350	300	188–209	54–60 %	



\* Kivéve Zaragoza és Lleida elkerülő szakaszait.

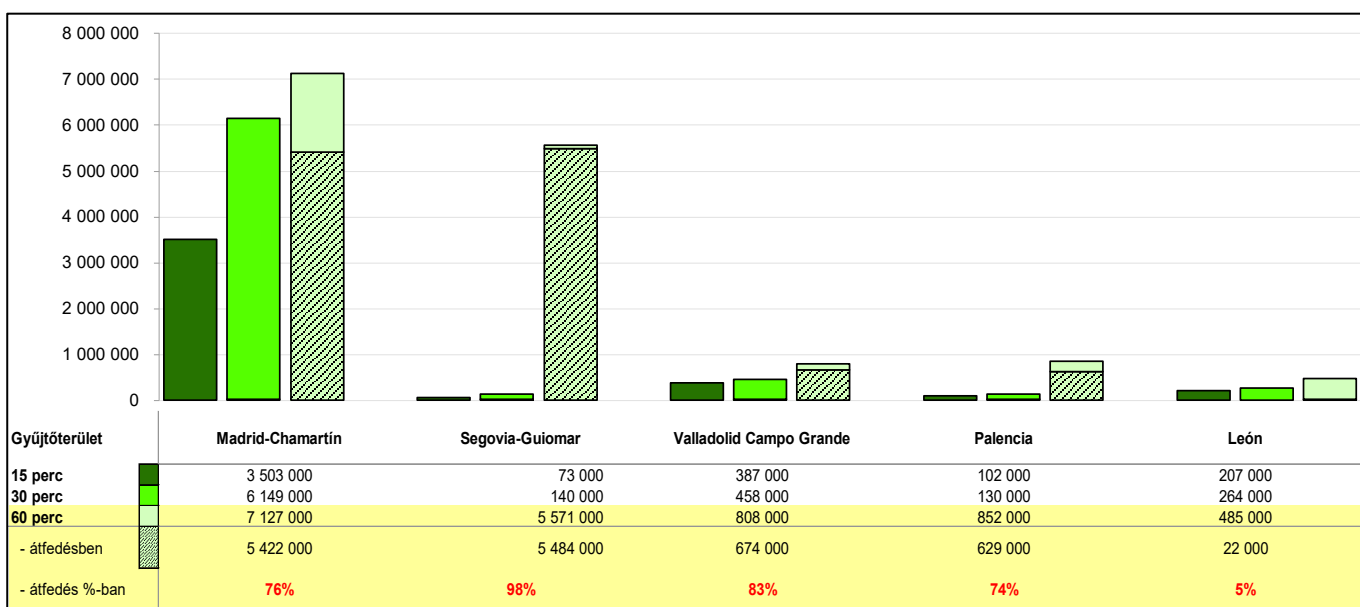
## Madrid–León nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

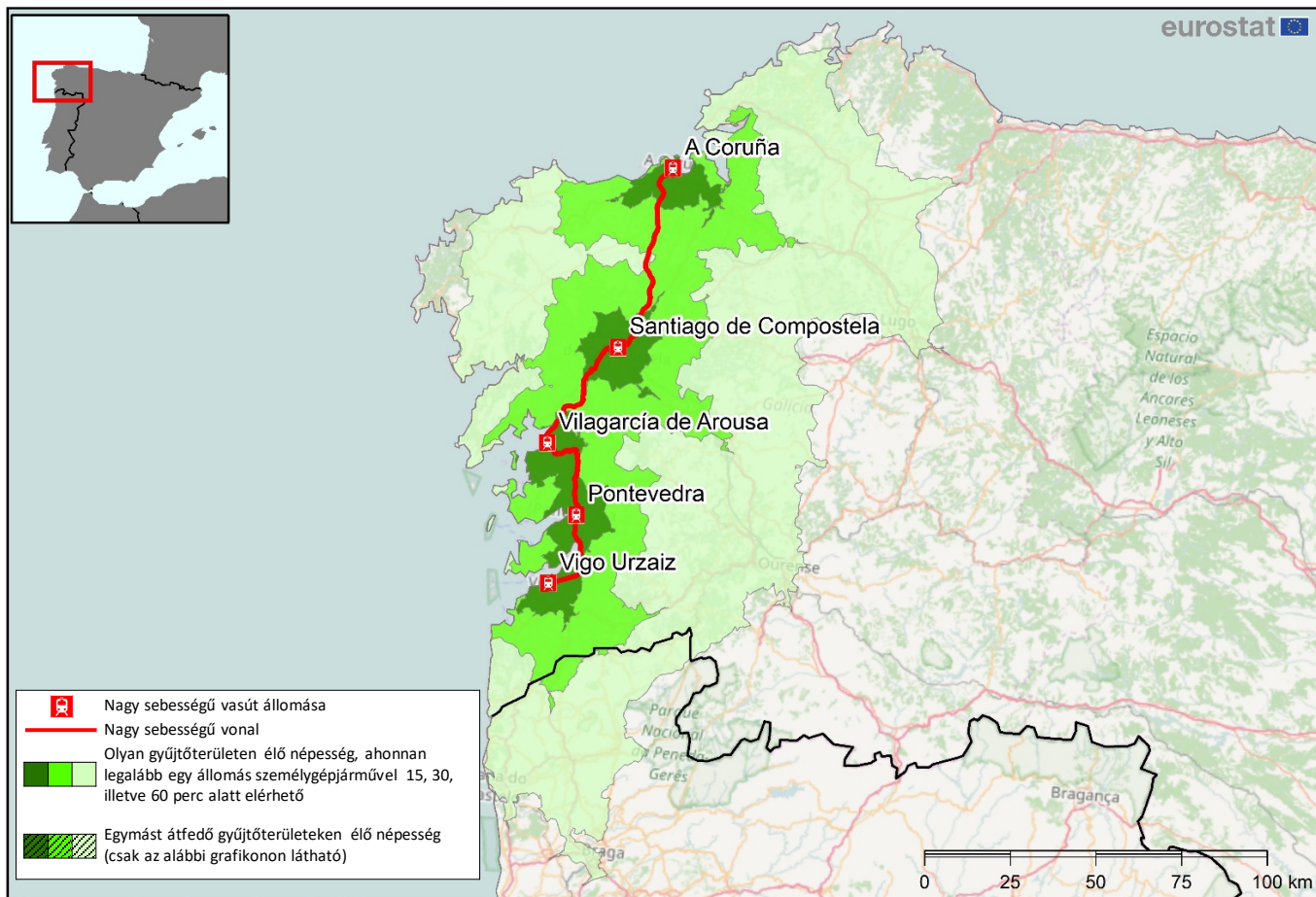
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz km	Teljes költség (héa nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
345	5 415	2 118	39%	47	5	86	350	300	135–164	39–47%





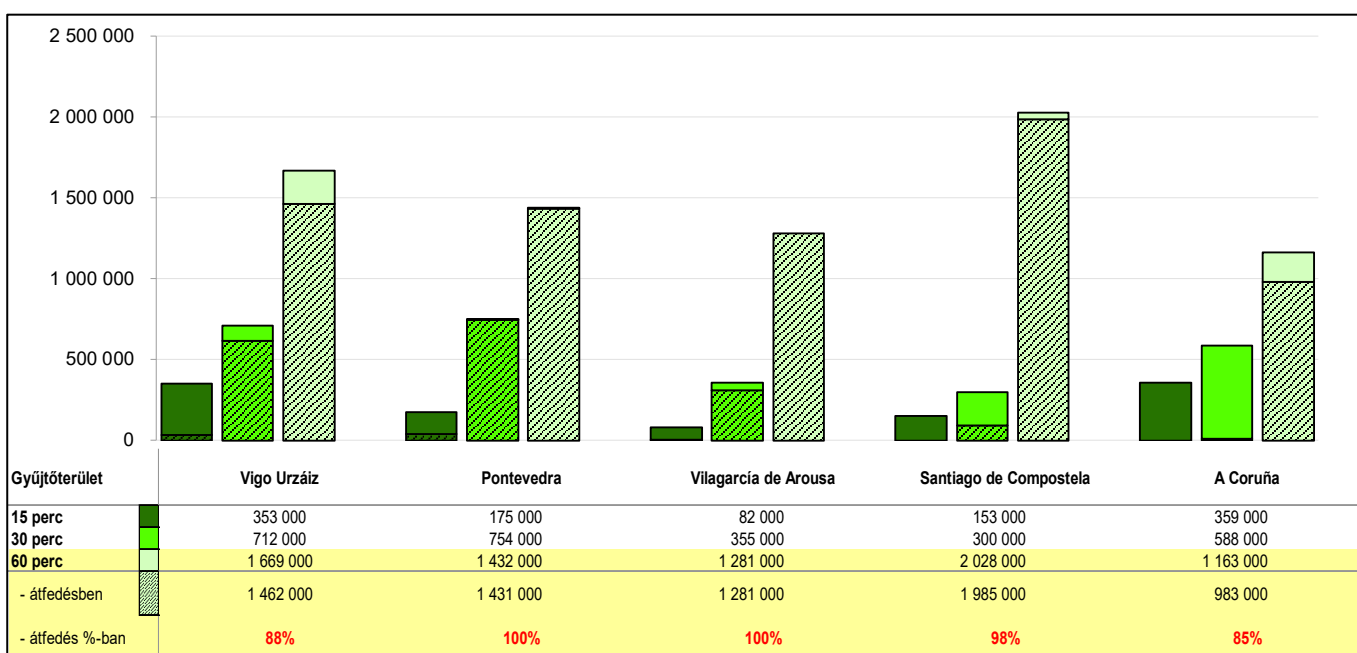
## Eje Atlántico nagy sebességű vonal



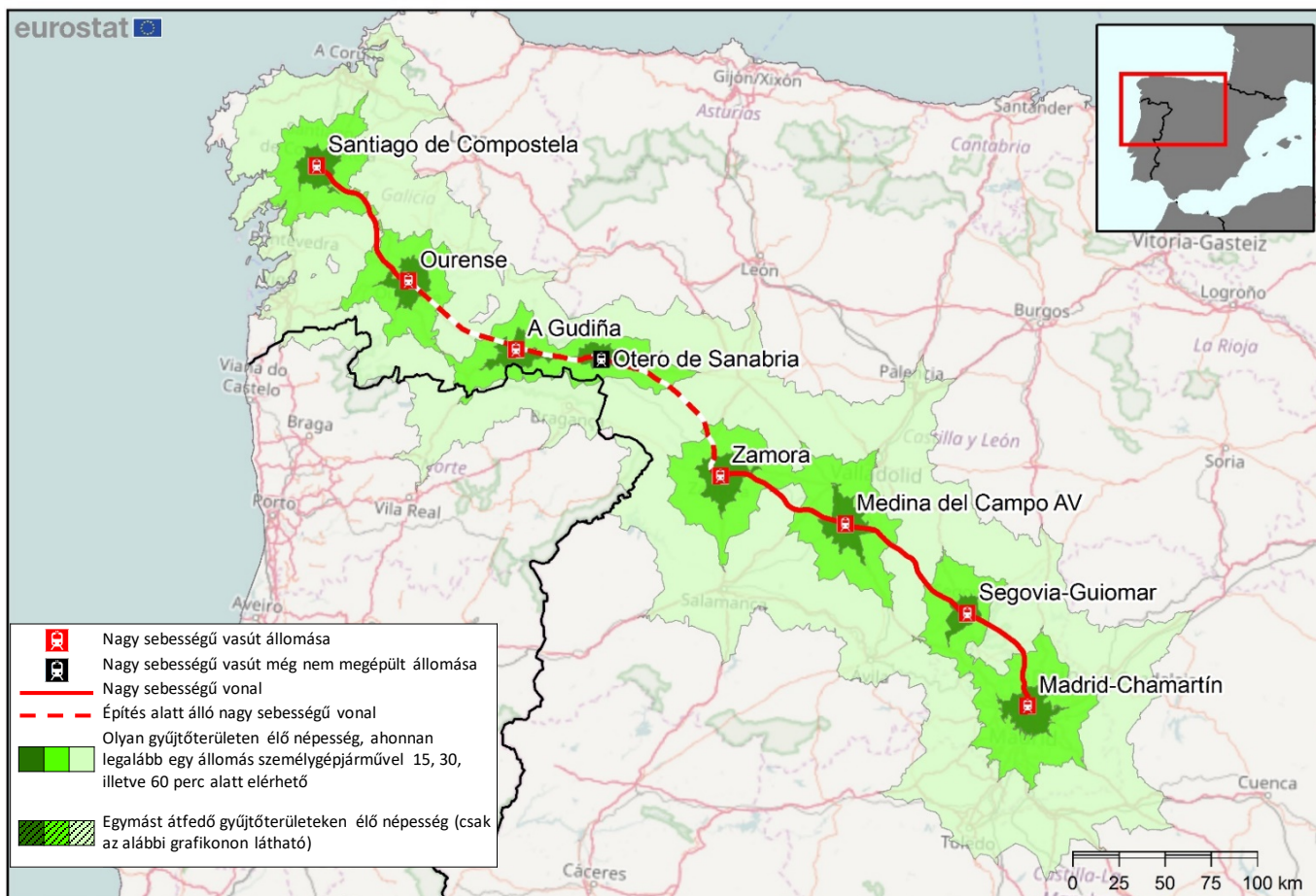
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz km	Teljes költség (héa nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
165	2 596	418 (14%)	19%	22	5	41	250	200	124	50%



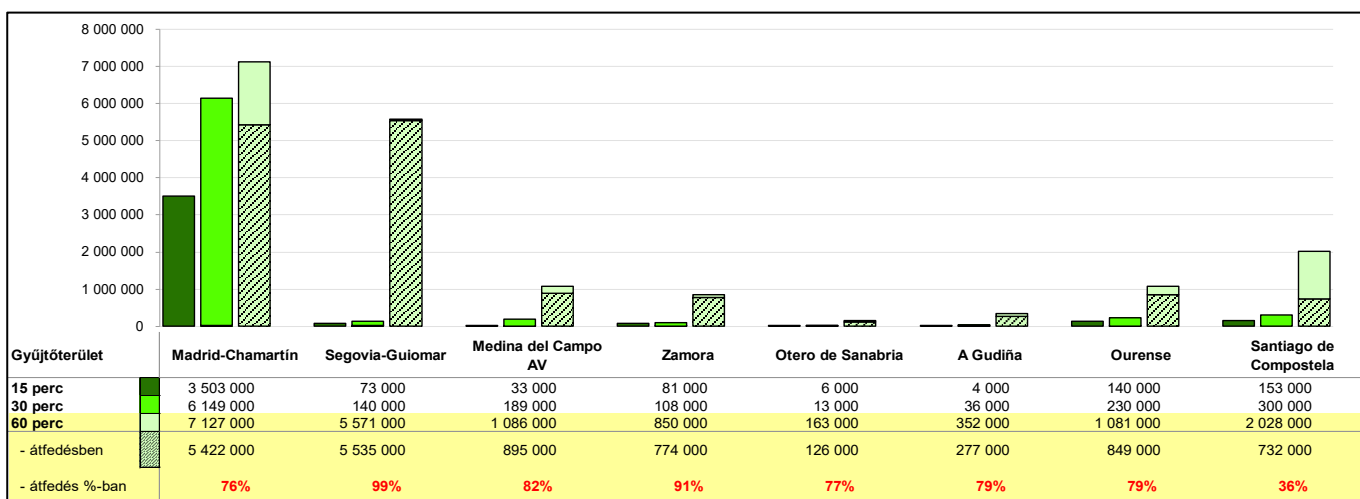
## Madrid–Galícia nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

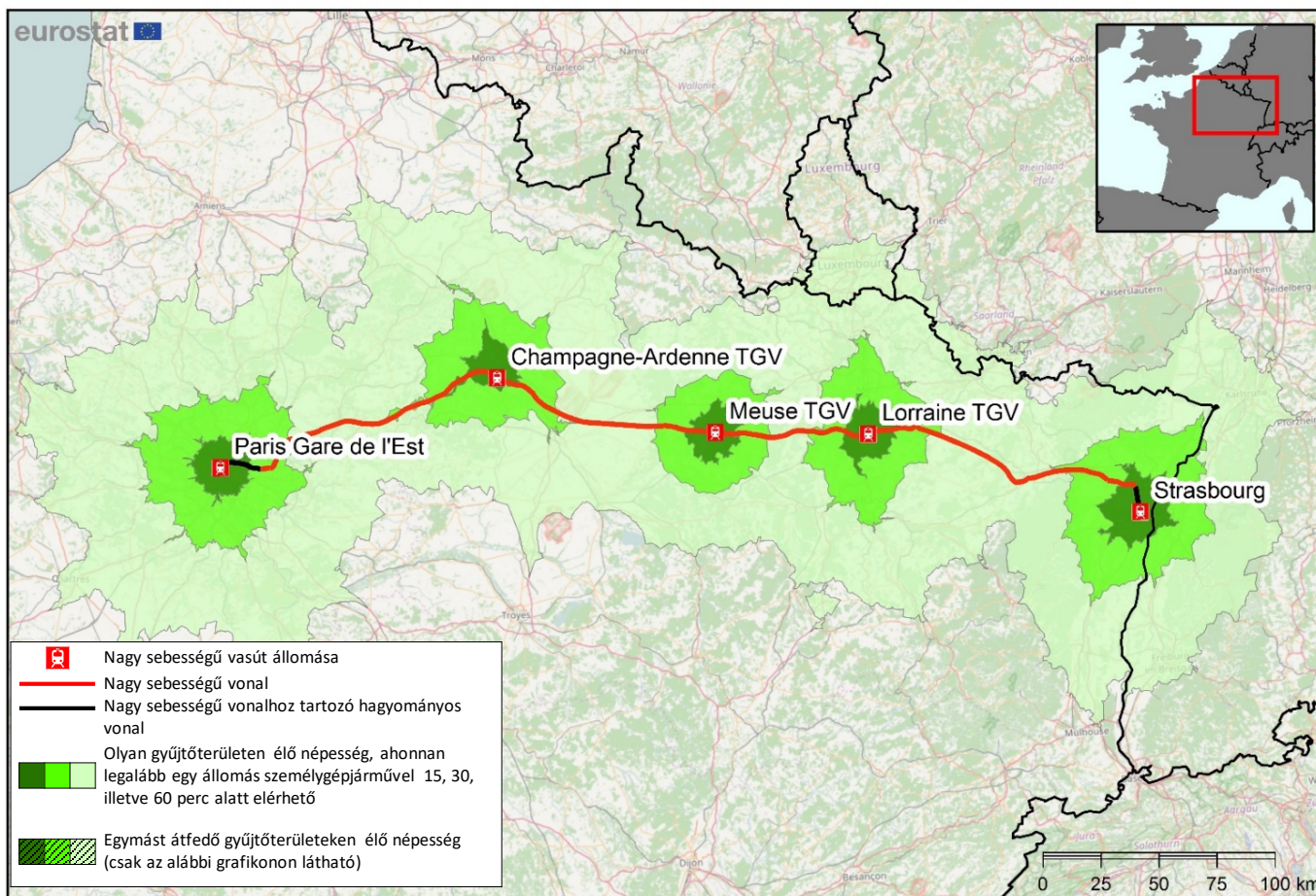
Hossz km	Teljes költség (héa nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
549	5 714*	440*	36%**	22	8	78	350	200	103–110	29–31%



\* A teljes költség és az uniós finanszírozás a Medina del Campo–Galícia szakaszra vonatkozik.

\*\* A kiépített nagy sebességű szakaszokra vonatkozik.

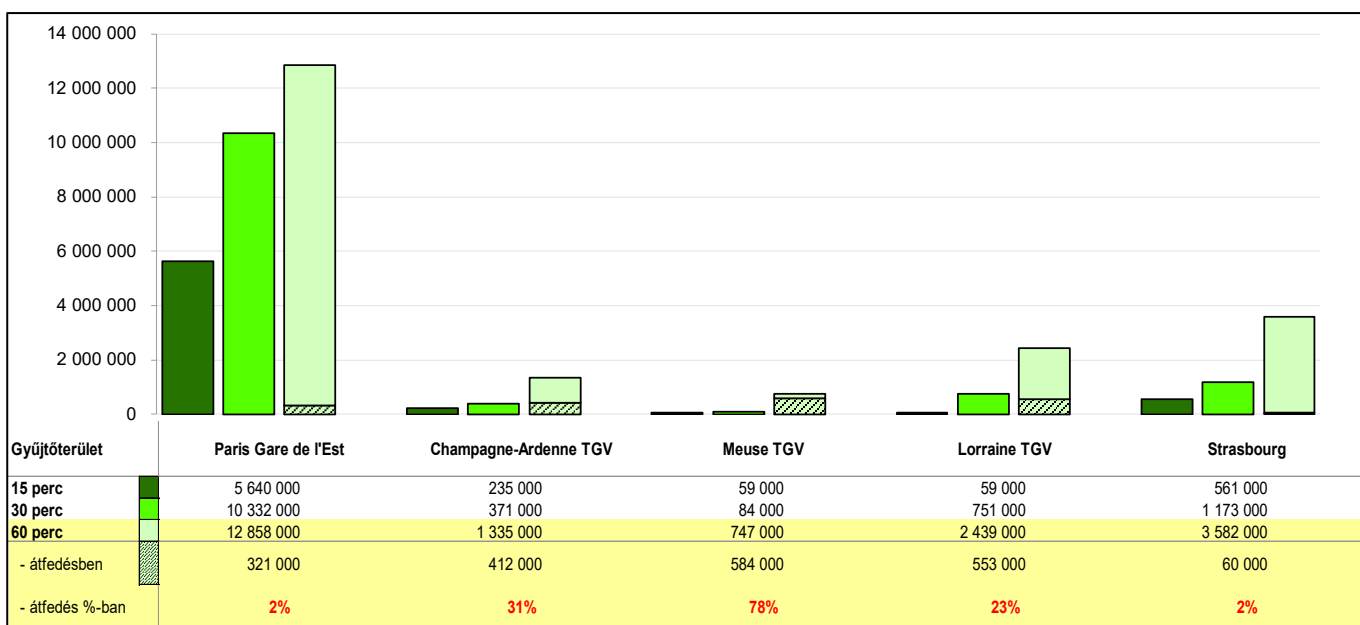
## Est Européenne nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

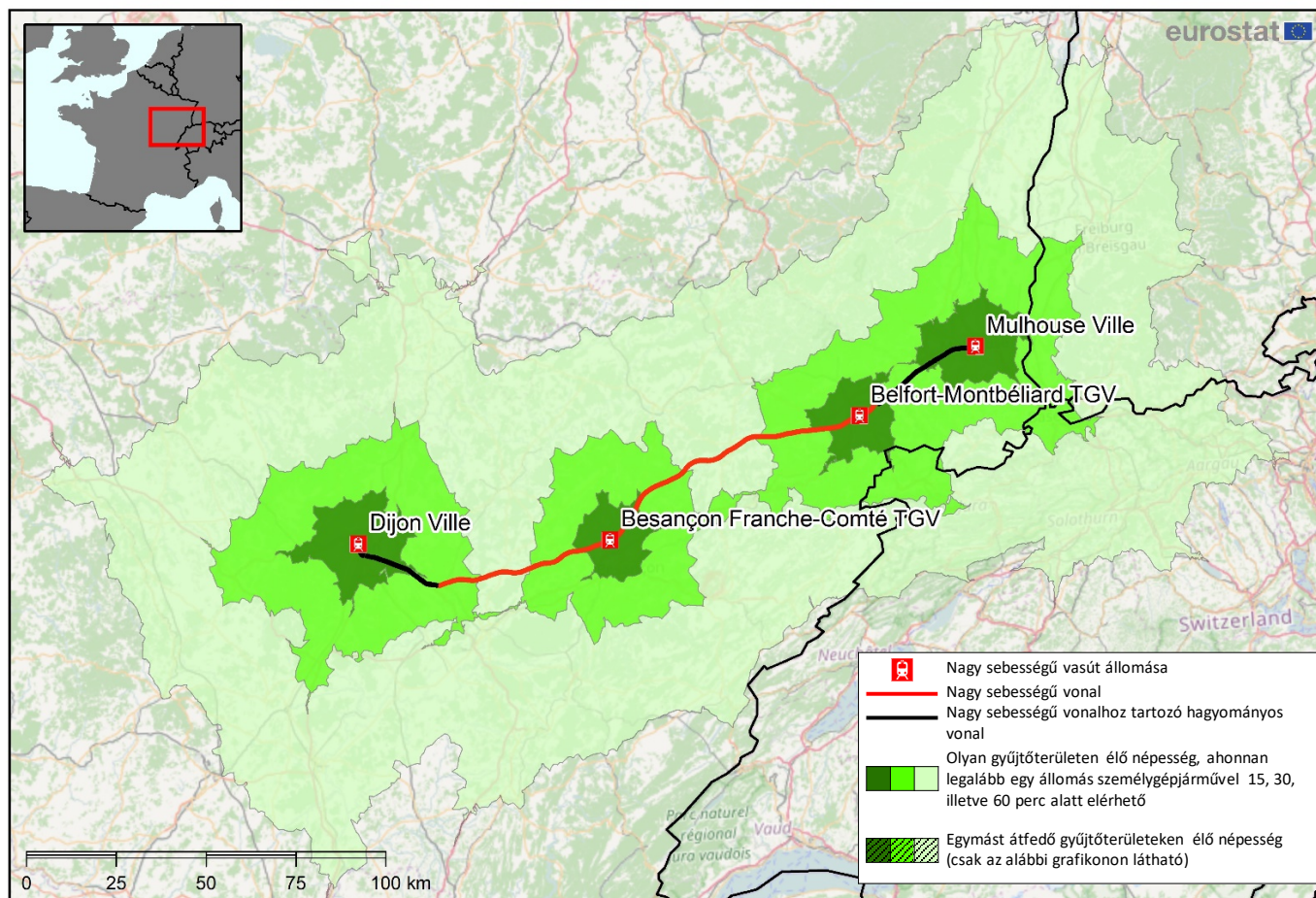
Hossz km	Teljes költség (héta nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
406*	6 712	331 (5%)	50%	56	5	110**	350	320	222–250	63–71%



\* Csak nagy sebességű vonal; 441 km a hagyományos vonalakat is ideszámítva.

\*\* 441 km teljes hossz figyelembevételével.

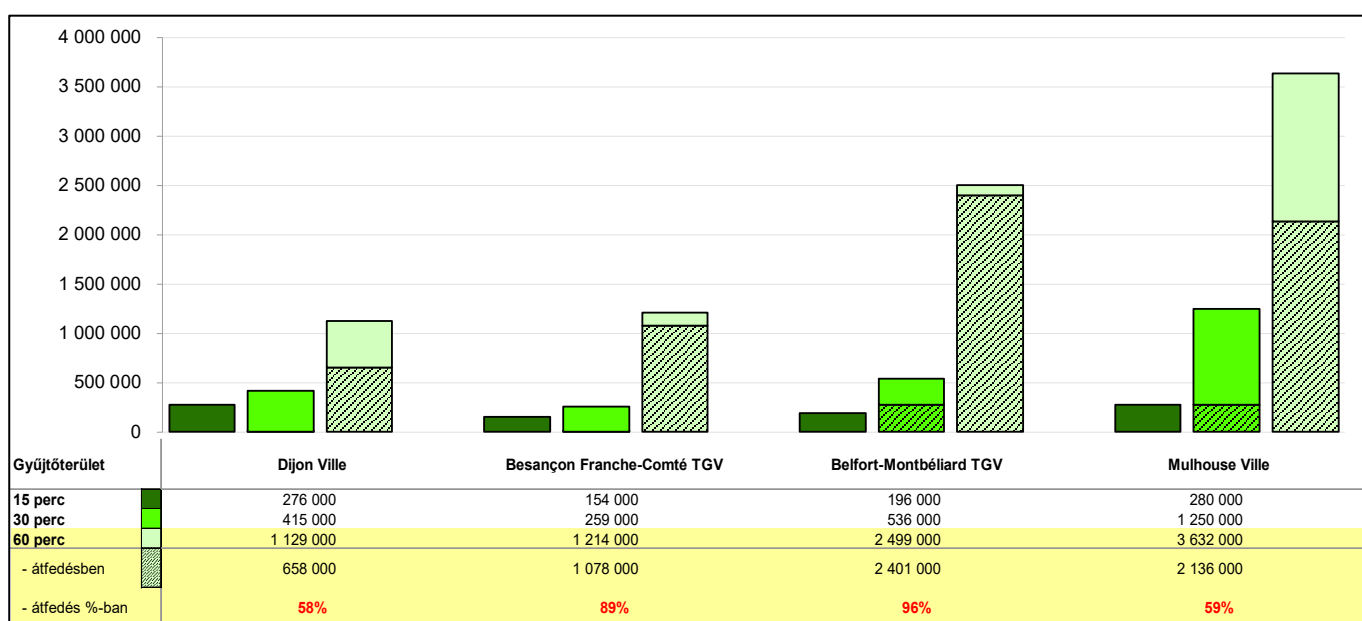
## Rhin-Rhône nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz km	Teljes költség (héa nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
138*	2 588	207 (8%)	20%	19	4	68**	350	320	166–198	47–57%



\* Csak nagy sebességű vonal; 205 km a hagyományos vonalakat is ide számítva.

\*\* 205 km teljes hossz figyelembevételével.

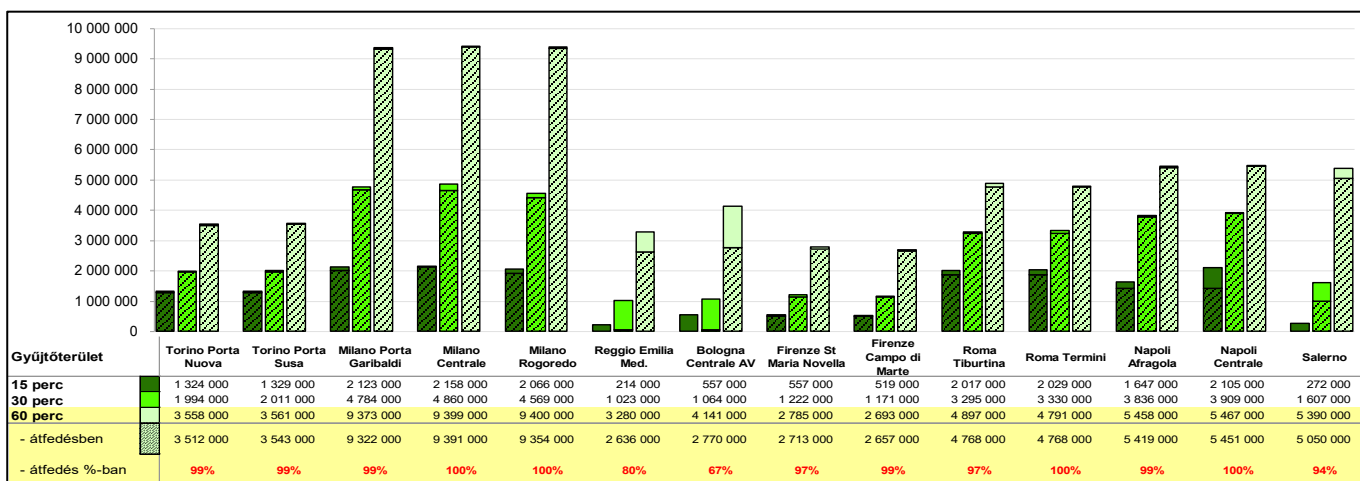
## Torino–Salerno nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

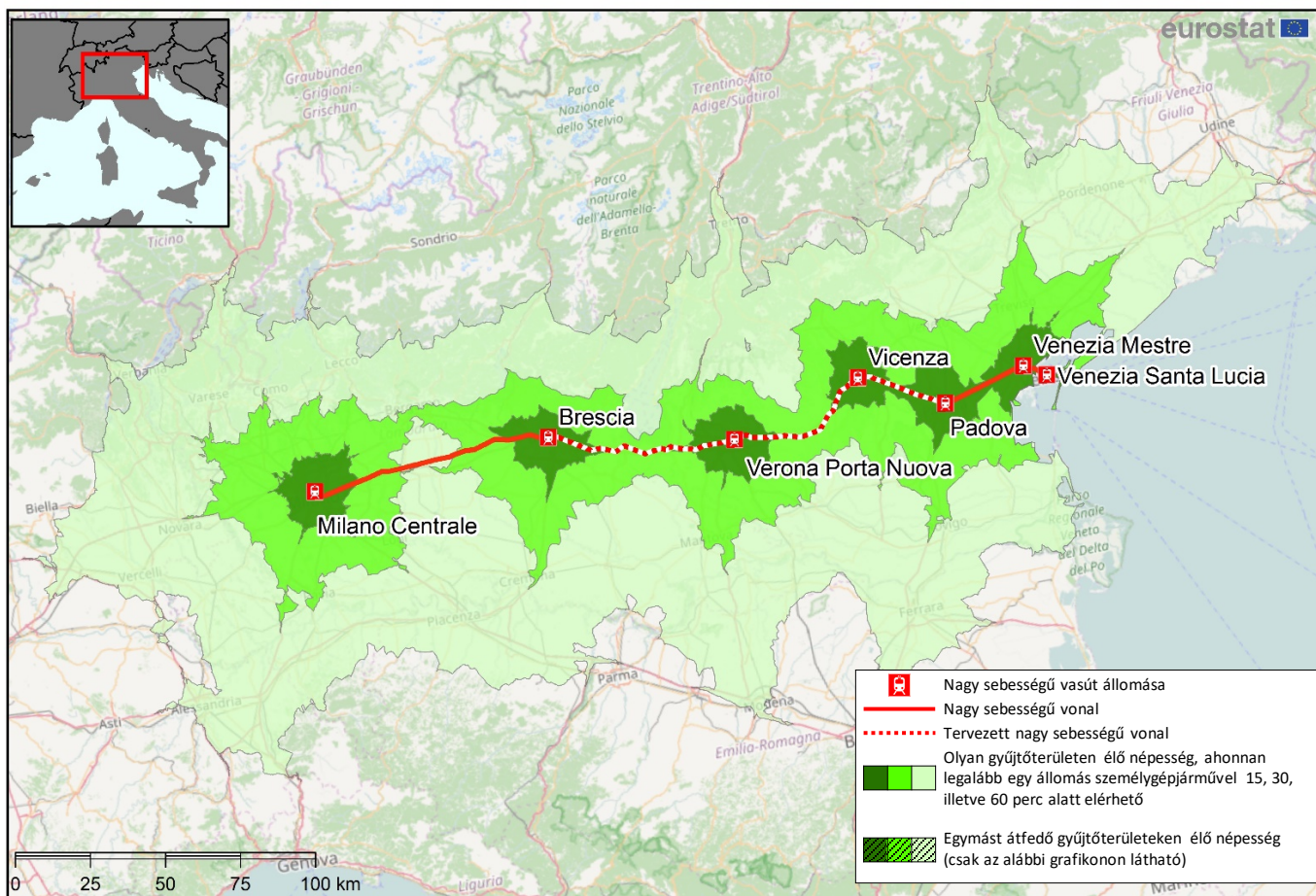
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz km	Teljes költség (héa nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
1 007	32 169	530	38%	257	14	77	300	300	162–186*	54–62%*



\* Egy Milánó és Nápoly közötti utazás során mért tényleges átlagsebességek.

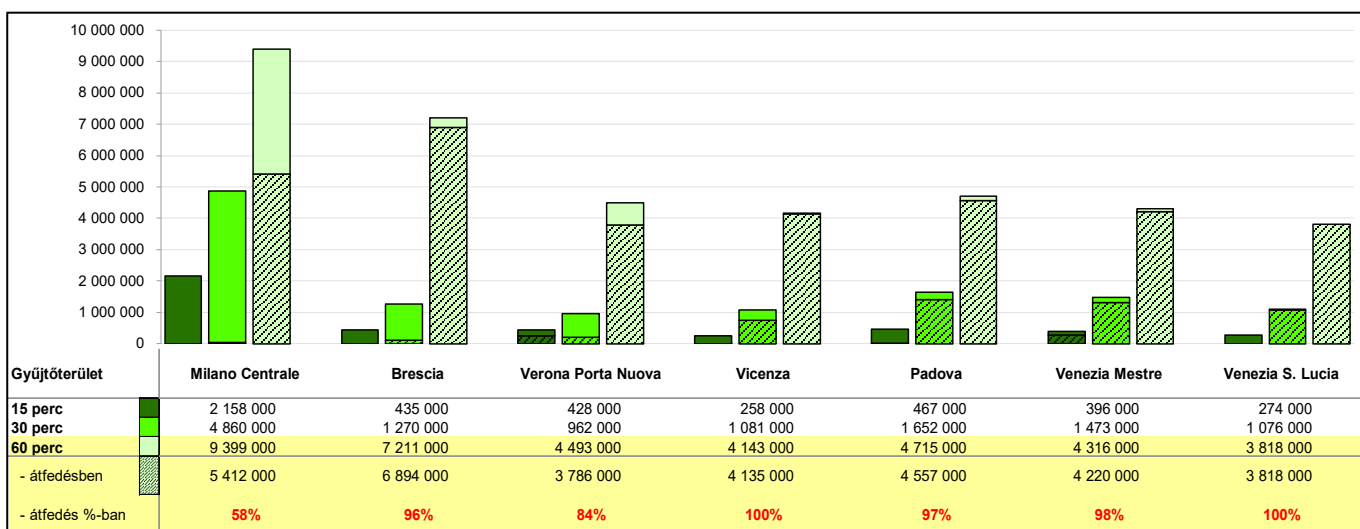
## Milánó–Venece nagy sebességű vonal



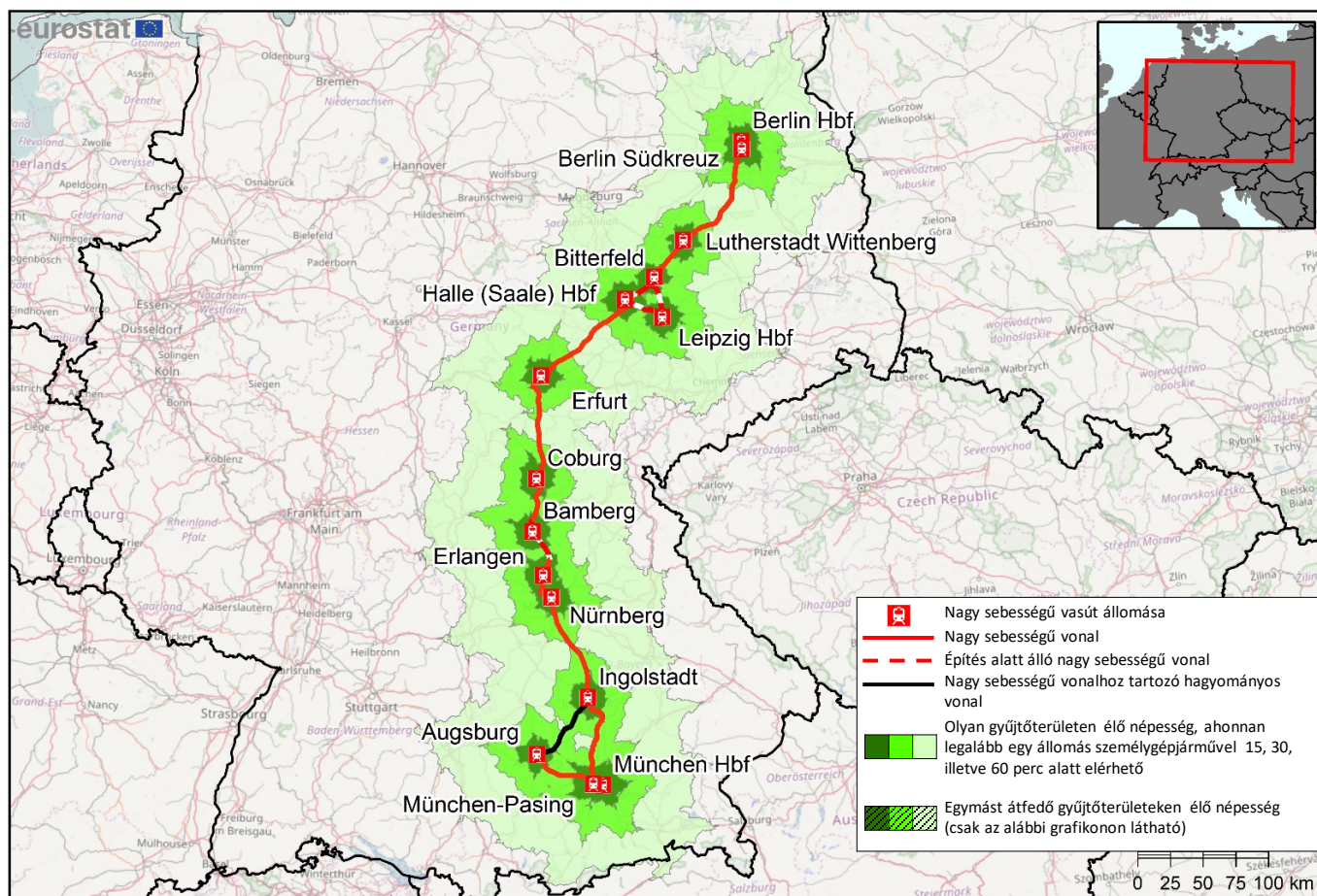
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz	Teljes költség (héa nélkül)	Unió finanszírozás	A vonalkapacitás telítettsége	Nagy sebességű vonatok (napi átlag)	Állomások	Állomások közötti átlagos távolság	Sebesség			
							tervezett maximum	üzemi maximum	tényleges átlag	a tervezett maximum arányában
km	millió EUR	millió EUR	%	szám	szám	km	km/h	km/h	km/h	%
273	11 856	178	n.a.	93	7	46	300	300	113	38%



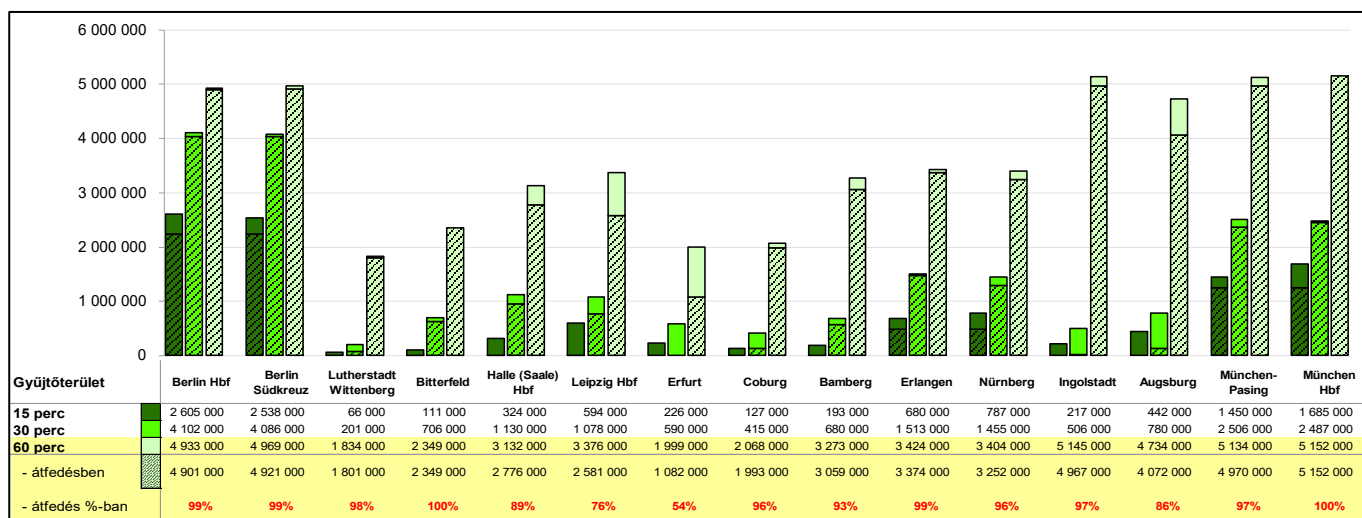
## Berlin–München nagy sebességű vonal



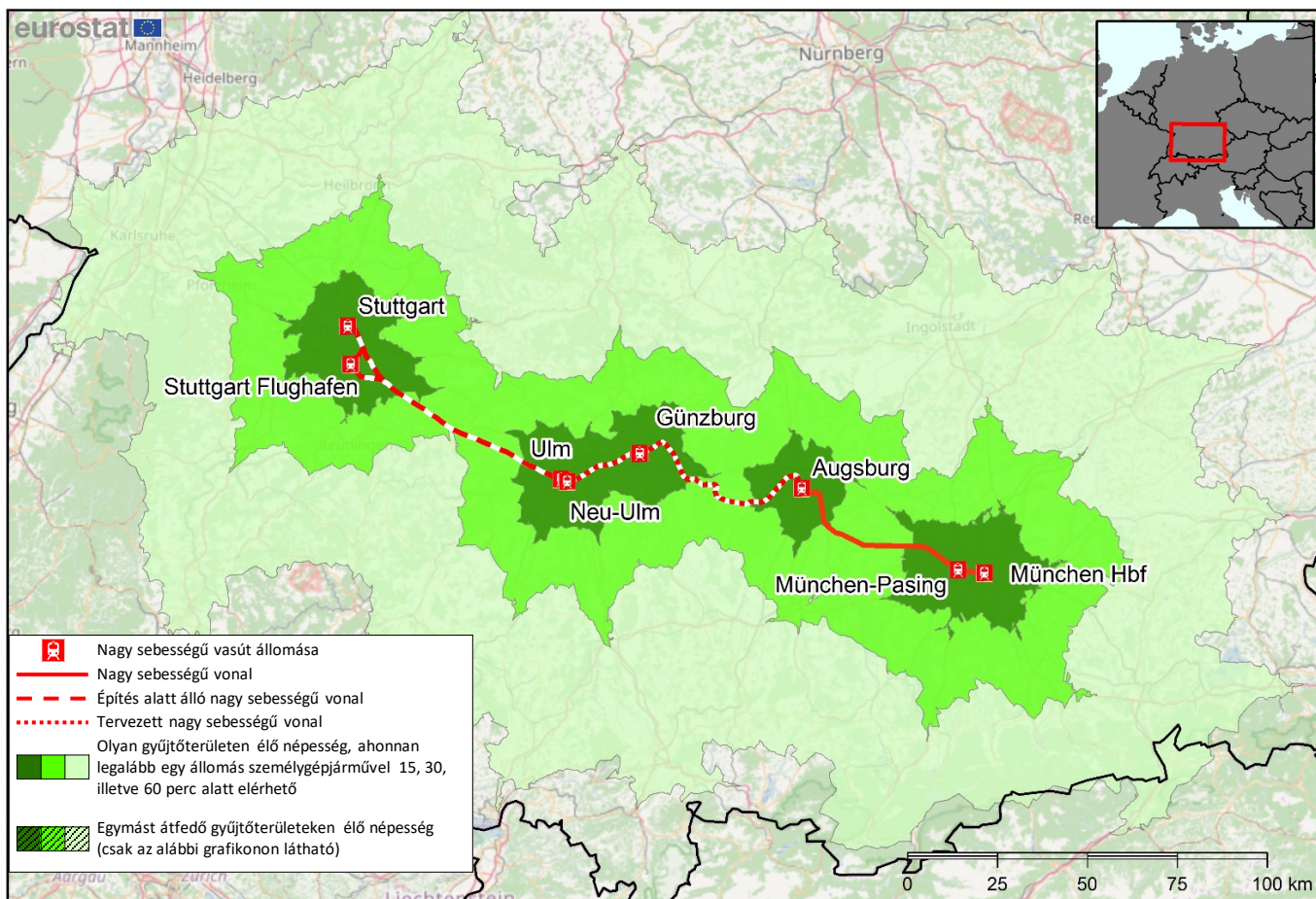
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz	Teljes költség (háa nélkül)	Unió finanszírozás	A vonalkapacitás telítettsége	Nagy sebességű vonatok (napi átlag)	Állomások	Állomások közötti átlagos távolság	Sebesség			
							tervezett maximum	üzemi maximum	tényleges átlag	a tervezett maximum arányában
km	millió EUR	millió EUR	%	szám	szám	km	km/h	km/h	km/h	%
672	14 682	734 (5%)	n.a.	n.a.	15	48	300	n.a.	129–155	43–52%



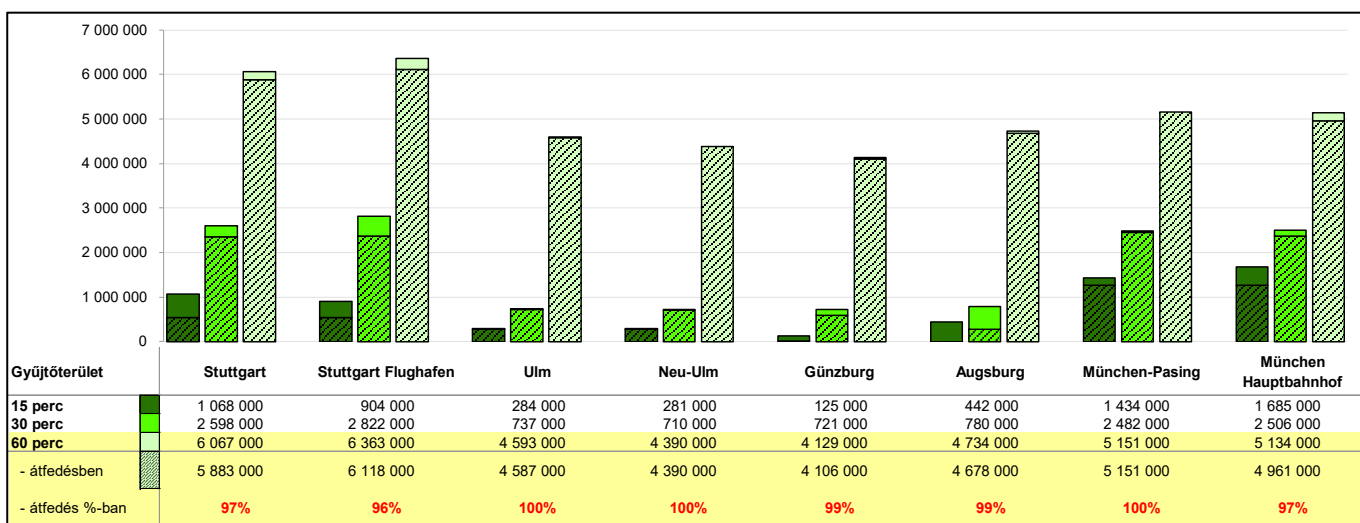
## Stuttgart–München nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

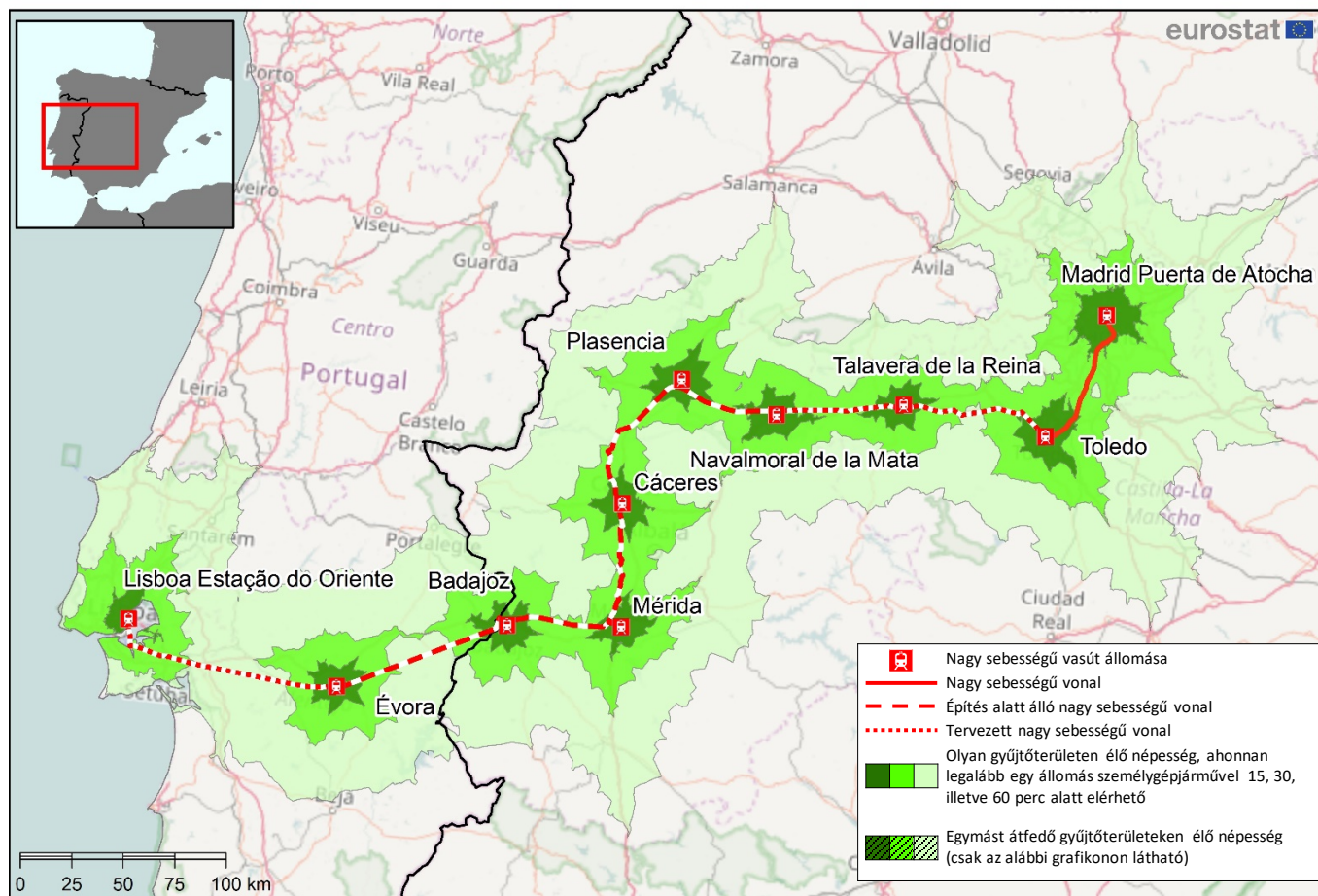
Hossz km	Teljes költség (héta nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
267	5 073*	288 (6%)	n.a.	n.a.	8	38	250	n.a.	94–108	38–43%



\* Teljes költség a Stuttgart 21 kivételével.



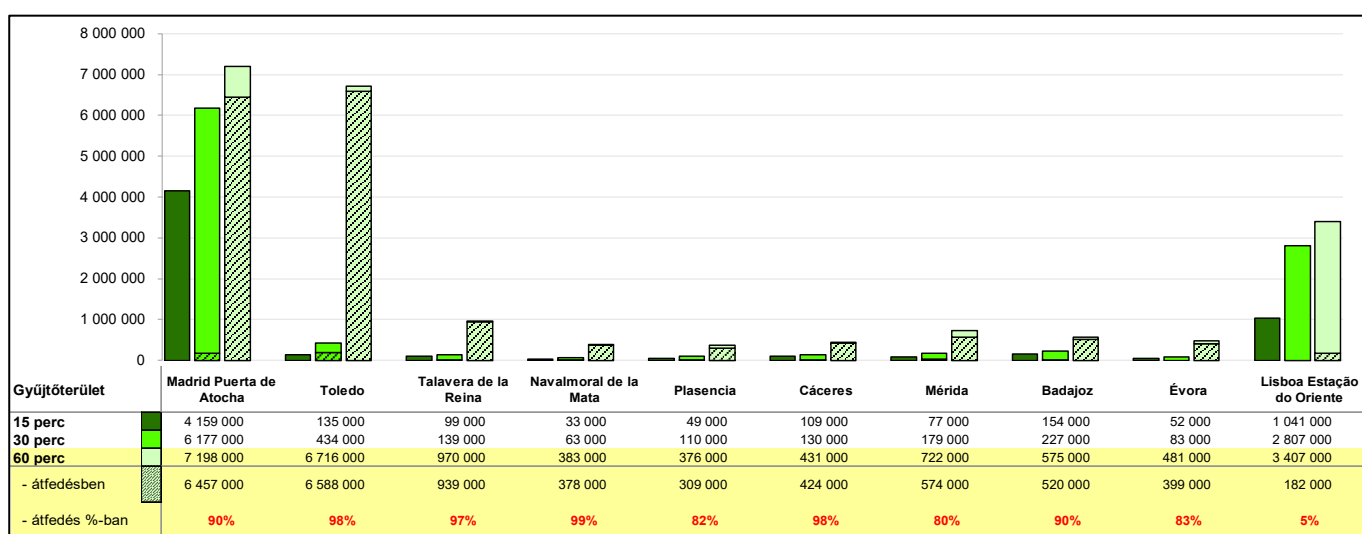
## Madrid–Galícia nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz km	Teljes költség (héa nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
644*	2 875*	436**	n.a.	n.a.	9	81	350	250***	n.a.	n.a.

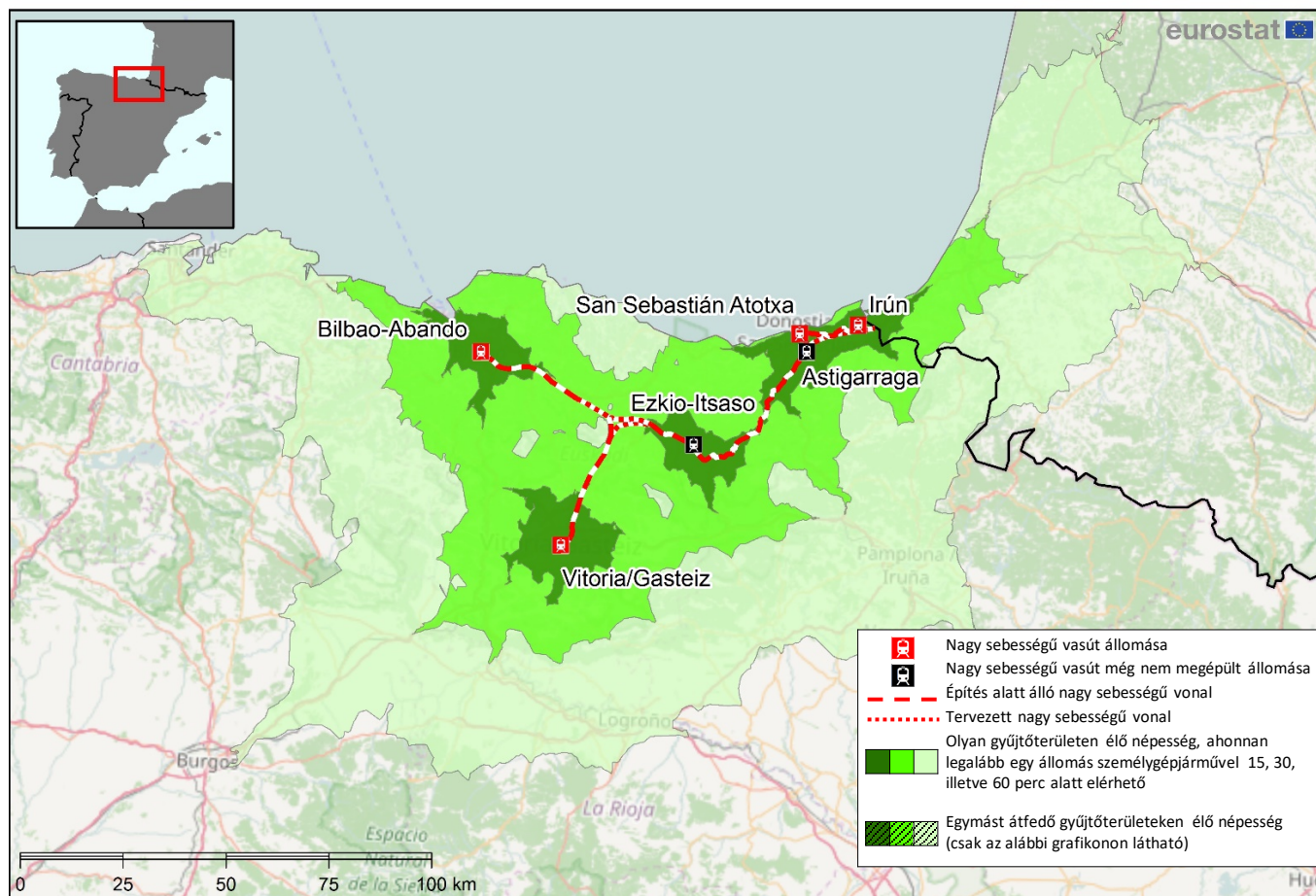


\* 437 km a Madrid–portugál határ szakasz esetében.

\*\* Eddigi uniós előírászat.

\*\*\* A jelenlegi tervek szerint.

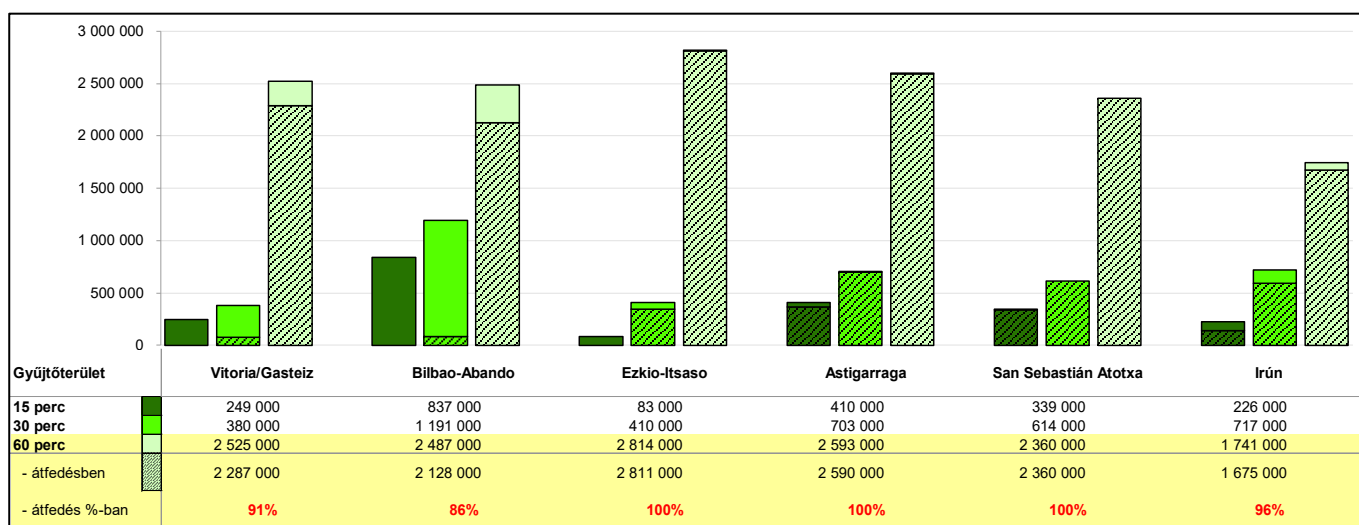
## Y vasca nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

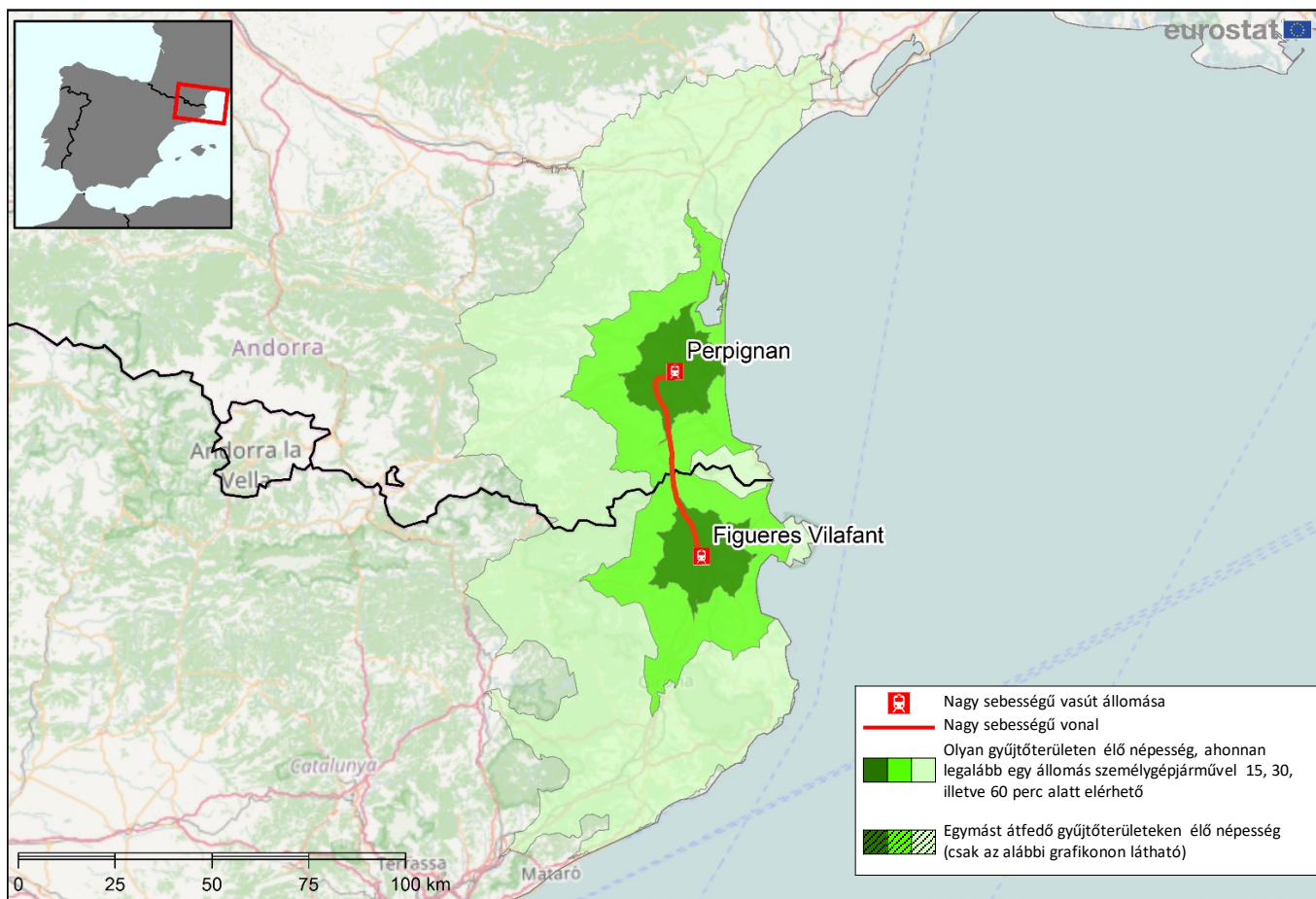
Hossz km	Teljes költség (héta nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
175	5 767	318*	n.a.	n.a.	6	35	250	220**	n.a.	n.a.



\* Eddigi uniós előírányzat.

\*\* A jelenlegi tervek szerint.

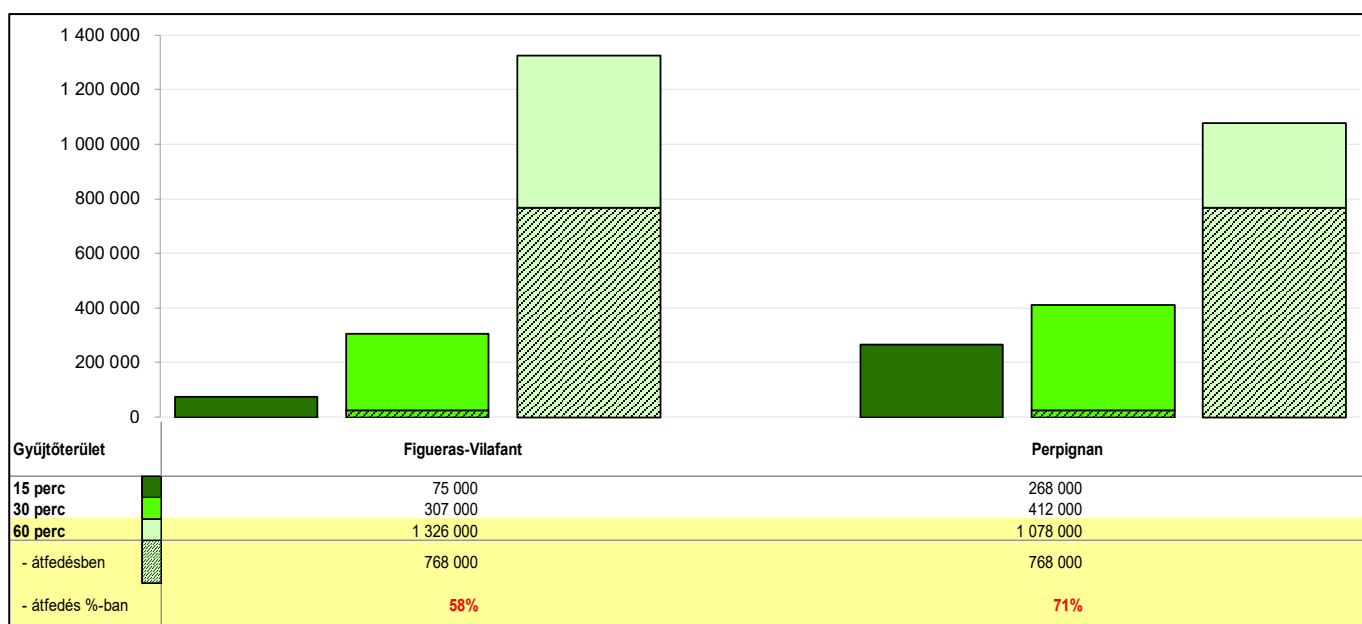
## Figueras–Perpignan nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

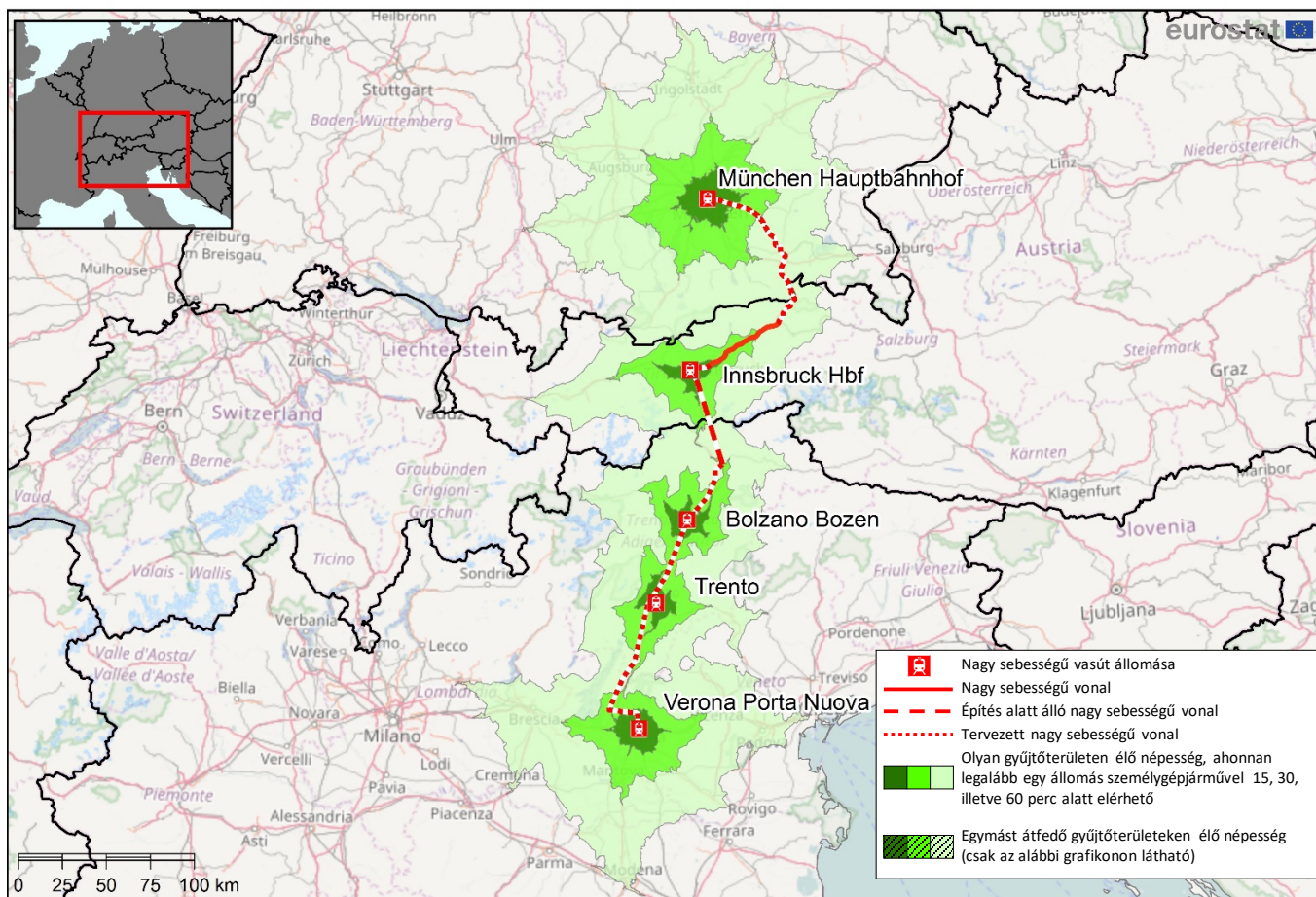
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz km	Teljes költség (héta nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
44	999	61	16%	16	2	44	350	300	127*	36%



\* Személyszállító vonatok.

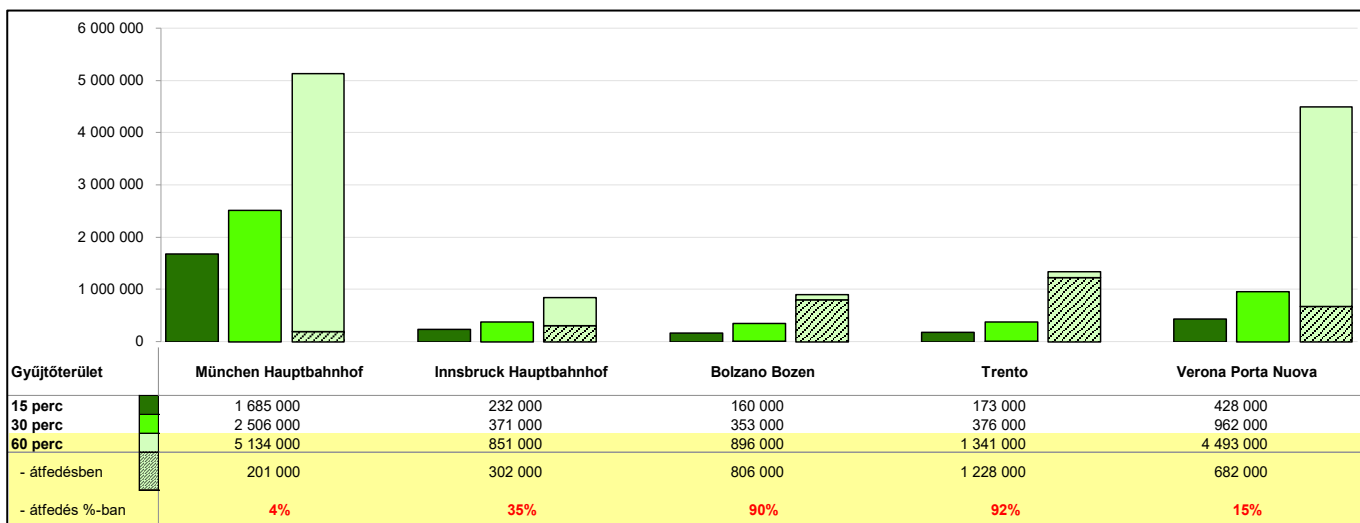
## München–Verona nagy sebességű vonal



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Hossz km	Teljes költség (háa nélkül) millió EUR	Unió finanszírozás millió EUR	A vonalkapacitás telítettsége %	Nagy sebességű vonatok (napi átlag) szám	Állomások szám	Állomások közötti átlagos távolság km	Sebesség			
							tervezett maximum km/h	üzemi maximum km/h	tényleges átlag km/h	a tervezett maximum arányában %
445	12 269*	1 896**	legfeljebb 87%	360–473***	5	111	250	220	n.a.	n.a.



\* Ideértve a Brenner-bázisalagút 2027-ig történő kiépítésének költségét.

\*\* 2020-ig juttatott uniós finanszírozás.

\*\*\* A számadatban a nagy sebességű és a hagyományos vonatok is szerepelnek, az utóbbiak vannak többségben.

## IX. MELLÉKLET

## Az állomások elemzése

Ország	Nagy sebességű vonal	Állomás	Általános méret (utas/nm)	Általános szolgáltatások	Megközelíthetőség Elhelyezkedés	Megközelíthetőség Közlekedés	Összekapcsoltság a megálló nagy sebességű vonatok %-a	Összekapcsoltság Közlekedés	Reurbanizációs hatások	Utasok/60 perces gyűjtőterület
Spanyolország	Madrid–Barcelona–FF	Camp de Tarragona								
Spanyolország	Madrid–Barcelona–FF	Guadalajara-Yebes								
Spanyolország	Madrid–León	Segovia-Guiomar								
Spanyolország	Madrid–León	León								
Spanyolország	Eje Atlántico	Santiago de Compostela								
Spanyolország	Eje Atlántico	Vigo Urzáiz								
Franciaország	Est Européenne	Meuse TGV								
Franciaország	Est Européenne	Lorraine TGV								
Franciaország	Rhin-Rhône	Besançon Franche-Comté								
Franciaország	Rhin-Rhône	Belfort Montbéliard								
Olaszország	Torino–Salerno	Reggio Emilia AV Mediapadana								
Olaszország	Torino–Salerno	Roma Tiburtina								
Olaszország	Milánó–Velece	Brescia								
Olaszország	Milánó–Velece	Padova								
Németország	Stuttgart–München	Stuttgart								
Németország	Stuttgart–München	Ulm								
Németország	Berlin–Lipcse/Halle–Erfurt–Nürnberg–München–Verona	Coburg								
Németország	Berlin–Lipcse/Halle–Erfurt–Nürnberg–München–Verona	Bitterfeld								

Általános méret (utas/nm)	Általános szolgáltatások	Megközelíthetőség Elhelyezkedés	Megközelíthetőség Közlekedés	Összekapcsoltság a megálló nagy sebességű vonatok %-a	Összekapcsoltság Közlekedés	Reurbanizációs hatások	Utasok/60 perces gyűjtőterület
Utasok (évente) / négyzetméter > 100 és < 200	Valamennyi alábbi létesítmény: – étterem / kávézó – bevásárlás – idegenforgalmi információ – üzleti váróterem	A nagy sebességű vasút állomása központ (1–5 km) elhelyezkedésű	Valamennyi alábbi lehetőség rendelkezésre áll: – városi közlekedés – taxiállomás – parkoló (kevesebb mint 10 fő per 1 parkolóhely per nap)	Az állomáson megálló nagy sebességű vonatok %-os aránya >75 %	A nagy sebességű vasút állomása kapcsolódik az alábbiak közül legalább háromhoz: – regionális autóbussz-állomás(ok) – hagyományos vasút – repülőtéri ingajárat / repülőtér – személygépkocsi-bérlés	A terület fejlesztése a nagy sebességű vasút megépítéséhez köthető	Utasok száma / a 60 perces gyűjtőterületen élők száma > 75 %
Utasok (évente) / négyzetméter 50 és 100 vagy 200 és 300 között	Legalább két alábbi létesítmény: – étterem / kávézó – bevásárlás – idegenforgalmi információ – üzleti váróterem	A nagy sebességű vasút állomása a városközponttól több mint 5 km-re, de legfeljebb 15 km-re található	Legalább kettő az alábbiak közül rendelkezésre áll: – városi közlekedés – taxiállomás – parkoló (kevesebb mint 10 fő per 1 parkolóhely per nap)	Az állomáson megálló nagy sebességű vonatok %-os aránya >50 %	A nagy sebességű vasút állomása kapcsolódik az alábbiak közül legalább kettőhöz: – regionális autóbussz-állomás(ok) – hagyományos vasút – repülőtéri ingajárat / repülőtér – személygépkocsi-bérlés	A terület fejlesztése nem köthető a nagy sebességű vasút megépítéséhez	Utasok száma / a 60 perces gyűjtőterületen élők száma > 25 % és < 75 %
Utasok (évente) / négyzetméter < 50 vagy > 300	Legfeljebb egy alábbi létesítmény: – étterem / kávézó – bevásárlás – idegenforgalmi információ – üzleti váróterem	A nagy sebességű vasút állomása a városközponttól több mint 15 km-re található	Legfeljebb egy alábbi lehetőség áll rendelkezésre: – városi közlekedés – taxiállomás – parkoló (kevesebb mint 10 fő per 1 parkolóhely per nap)	Az állomáson megálló nagy sebességű vonatok %-os aránya <50 %	A nagy sebességű vasút állomása az alábbiak közül legfeljebb egyhez kapcsolódik: – regionális autóbussz-állomás(ok) – hagyományos vasút – repülőtéri ingajárat / repülőtér – személygépkocsi-bérlés	A nagy sebességű vasút megépítése nyilvánvalóan nem fejtett ki hatást a területre	Utasok száma / a 60 perces gyűjtőterületen élők száma < 25 %

## **A BIZOTTSÁG VÁLASZAI AZ EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK KÜLÖNJELENTÉSÉRE „NAGY SEBESSÉGŰ EURÓPAI VASÚTHÁLÓZAT: NEM VALÓSÁG, HANEM ROSSZUL MŰKÖDŐ MOZAIK”**

### **ÖSSZEFOGLALÓ**

III. A Bizottság továbbra is elkötelezett a következtetések és a 2011-es fehér könyvben vázolt stratégiából eredő meghatározott intézkedések iránt, valamint továbbra is előterjeszti és végrehajtja a dokumentumban rögzített célkitűzések végrehajtásához szükséges fellépéseket. A TEN-T rendelet a stratégiai és ambiciózus, EU szempontjából tervezett és az egész EU-t felölelő vasúthálózati tervezésről rendelkezik. A TEN-T rendelet alkotja az ezen általános célkitűzések elérésére szolgáló fő stratégiai és végrehajtási eszközt.

IV. A TEN-T rendelet rendelkezik az uniós szempontból végrehajtott, az egész EU-t felölelő stratégiai tervezésről és a vasúthálózat azon részeit részletezi, melyeket a nagy sebességű szabványok szerint kell kialakítani. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a TEN-T kialakítása tekintetében a rendeletben megállapított határidők kötelező érvényűek, valamint minden erőfeszítést megtesz, hogy az érintett nagy sebességű vasúti infrastruktúra kialakítása EU-szerte összehangolt és szinkronizált módon történjen. A törzshálózati folyosók eszközét kifejezetten a különböző tagállamok és azok pályahálózat-működtetői által végrehajtott erőfeszítések közötti szinergiák maximalizálására tervezték. 2030-ig végül minden ilyen elemet össze kell kapcsolni. Ezt követően élvezhetik a piaci megnyitás és átjárhatóság ösztönzése érdekében más területeken végrehajtott bizottsági erőfeszítések előnyeit is.

A Bizottság úgy véli, hogy az uniós finanszírozás növeli az uniós hozzáadott értéket, mivel a határon átnyúló szűk keresztmetszeteket és hiányzó összeköttetéseket másképp nem lehetne megfelelően kezelni vagy elsőbbségben részesíteni.

VI. Annak biztosítása érdekében, hogy a nagy sebességű vasúttal megtett hosszabb utazások vonzó és versenyképes alternatívát biztosítsanak a légi közlekedéshez képest, a nagyon nagy sebességű szolgáltatások gyakran gazdaságilag indokoltak úgy, hogy a személy- és áruszállítás különböző jellemzőkkel rendelkezik, melyeket eseti alapon értékelnek. Az átlagos sebességekre vonatkozó adatok várhatóan módosulnak, amint készen van a hálózat, mivel az adatok a nem teljes hálózat mellett működő jelenlegi szolgáltatásokat tükrözik.

IX. A költség-haszon elemzésekről szóló 2014-es útmutató közlekedésről szóló fejezetében foglalt rendelkezéseket arra tervezték, hogy lehetővé tegyék a nagy sebességű vasúti beruházások precíz és módszertanilag megbízható elemzését, melyek költségek és hasznok azonosításával és értékelésével kapcsolatos elemzési kerete – illetve a társadalmi-gazdasági életképesség kiszámítása – nem tér el más közlekedési beruházásokétól. Az Európai Számvevőszék által kiemelt tényezőket a szélesebb szakpolitikai célok mentén kell értékelni, mint például a modális váltásnak a kifejezetten az éghajlatváltozás és a helyi levegőtisztaság kezelése érdekében való ösztönzése tekintetében.

A minimális utasszám belefoglalása megelőlegezheti a területi fejlesztési igények tekintetében releváns projektmegoldásokat.

Ezért az uniós szintű költség-haszon elemzés kulcsfontosságú követelményeire összpontosító útmutatónak elég rugalmasnak kell lennie ahhoz, hogy eseti alapon lehetővé tegye az ország-, ágazat- és projektspecifikus tényezők projektértékelések során történő figyelembe vételét.

X. A 2016-ban elfogadott negyedik vasúti csomag rendelkezik az átjárhatóság útjában álló akadályok felszámolásáról, a biztonság növeléséről és a vasúti személyszállítási piacok liberalizálásáról. Ezeket 2019-től kezdődően hajtják végre, bizonyos átmeneti időszakok mellett.

Mivel ezek a modern szabványoknak megfelelően kiépített és a kezdetektől fogva a nemzeti közlekedés számára tervezett új infrastruktúrák, ezért a történelmi hálózathoz képest számottevően kevesebb akadályt állítanak a nagy sebességű útvonalak átjárhatósága elé.

XI.

A Bizottság hivatkozik a 1. ajánlásra adott válaszára.

A Bizottság hivatkozik a 2. ajánlásra adott válaszára.

A Bizottság hivatkozik a 3. ajánlásra adott válaszára.

A Bizottság hivatkozik a 4. ajánlásra adott válaszára.

### **MEGFIGYELÉSEK**

23. A TEN-T rendelet a stratégiai és ambiciózus, EU szempontjából tervezett és az egész EU-t felölelő vasúthálózati tervezésről rendelkezik, ami a vasúthálózat azon részeire összpontosít, melyeket a nagy sebességű szabványok szerint kell kialakítani. A TEN-T rendelet határozza meg a nagy sebességű vasutakat, lásd a 11.2. cikk a) pontját.

26. A Bizottság közvetlenül nem vesz részt a tagállami döntéshozatalban.

Ugyanakkor a TEN-T rendelet a Bizottság által a 2011-es fehér könyvben kidolgozott stratégiát konkrét célkitűzésekké, egyedi célokká és megfelelő intézkedésekké formálja.

A rendelet meghatározza a közlekedéssel kapcsolatos uniós infrastruktúra-politikát és az uniós közös érdekű projektek meghatározásának követelményeit.

A TEN-T és a CEF-rendeletben meghatározott eszközkészlet – különösen a törzshálózati folyosók – lehetővé teszi, hogy a Bizottság ellenőrizze, hogy a tagállamok megfelelnek-e a rendeletek szerinti kötelezettségvállalásaiknak, valamint, hogy adott esetben intézkedéseket hozzon.

Az európai koordinátorok törzshálózati munkaterveket adnak ki, melyek a fő kihívásokat emelik ki és az elért előrehaladást ellenőrzik. Az érintett tagállamok jóváhagyják ezeket a nyilvánosan hozzáférhető munkaterveket.

A TEN-T rendelet továbbá lehetőséget biztosít a Bizottságnak arra, hogy a határokon átnyúló konkrét szakaszok vonatkozásában végrehajtási határozatokat fogadjon el (például Évora-Merida, „Rail Baltica”, stb.). Lásd még a Bizottság 31. bekezdésre adott válaszát.

A Bizottság megítélése szerint a TEN-T törzshálózat kiépítése tekintetében kitűzött 2030-as határidő kötelező érvényű, habár a tagállamok pénzügyi forrásainak rendelkezésre állásától függ.

A 2014–2020 közötti programozási időszakban a Bizottság megerősítette a tagállamok és régiók közlekedési beruházásokkal kapcsolatos tervezési keretét, ideértve a nagy sebességű vasutat is. E beruházások kohéziós politikai támogatását a valamennyi – uniós, nemzeti és magán – érdekelt fél tervezési biztonságát biztosító, egy vagy több átfogó közlekedési stratégia vagy keret fennállásától tették függővé. A Bizottság a támogató feltételek fenntartását javasolta a 2021–27 közötti időszakra vonatkozóan.

31. A Bizottság rámutat, hogy a jelenlegi programozási időszak keretében már fennállnak a határokon átnyúló szakaszok koordinációs eszközei:

1) A TEN-T rendelet szerint a Bizottság végrehajtási határozatokat fogadhat el a határokon átnyúló projektekkel kapcsolatban. Erre először a 2018. április 25-én elfogadott Évora-Merida projektre vonatkozó végrehajtási határozat esetében került sor.

2) A műszaki elemek és az átjárhatóság tekintetében az ERTMS európai megvalósítási terve (A BIZOTTSÁG (EU) 2017/6 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE) rendelkezik az ERTMS-ről szóló, határokon átnyúló megállapodásról.

### **1. háttérmagyarázat – elégtelenül összekötött nemzeti hálózatok és azok hatása**

1. A rendelkezésre álló információk és saját értékelése alapján a Bizottság úgy véli, hogy az összekötő útvonalakat 2027 és 2040 között fokozatosan üzembe kell állítani.

Az északi összekötő útvonalak kiépítéséért felelős hatóságoktól kapott információk szerint a jelenlegi tervek az összekötő útvonalak fokozatos befejezését irányozzák elő. Ez megoldást kínálhat a jövőbeni kapacitásnövekedésekre. A München és Kufstein között meglévő kettős nyomvonalat a TEN-T rendeletnek megfelelően 2027-ig ETCS-szel látják el. 2032-ig a Schafteu-Radfeld (AT) szakasz négy nyomvonalas felújítása is üzemképesé válik, és 2038-ig a Schafteu (AT) és Rosenheim (DE) északi része közti négy nyomvonalas felújítás is elkészül. A Großkarolinenfeldtől München-Trudering (DE) tartó fennmaradó szakasz 2040-ig válik üzemképesé.

34.

(i) A közbeszerzési keret kérdésével a TEN-T (intelligens TEN-T) megvalósításának előmozdítását ösztönző egyszerűsítő intézkedésekre vonatkozó, a Bizottság által 2018. május 17-én elfogadott javaslat keretében foglalkoztak.

Ezen kívül 2018. május 29-én további javaslatot tettek a határokon átnyúló környezetben fennálló jogi és adminisztratív akadályokat megoldó – minden ágazatban alkalmazható – mechanizmusról szóló rendeletre, ami lehetővé teszi, hogy az egyik tagállam jogszabályait a határokon átnyúlóan is alkalmazzák egy egységes szabályrendszer keretében.

(ii) A TEN-T megvalósításának előmozdítását ösztönző egyszerűsítő intézkedésekről szóló rendeletre vonatkozó javaslat kötelezi a tagállamokat arra, hogy egyetlen illetékes hatóságot állítsanak fel a TEN-T törzshálózati projektjeivel kapcsolatos engedélyezési eljárások koordinálása tekintetében.

36. A következő többéves pénzügyi keret során a Bizottság elképzelése szerint a CEF 2021–27 javaslat keretében új kulcsfontosságú teljesítménymutatókat dolgoznak ki, melyek az eredményeket és hatásokat is felölelik.

A kohéziós politika tekintetében eredménymutatókat is tartalmazó átfogó célkitűzéseket rendelnek valamennyi programhoz. A végrehajtás előírt feltételei azokat a támogató feltételeket is magukban foglalják, melyek a közlekedési ágazatban a nemzeti stratégiai tervek uniós szakpolitikai célkitűzésekkel való összehangolásához kapcsolódnak, különösen a TEN-T-re, valamint a városi/helyi mobilitásra vonatkozóan. A támogatható projektek kiválasztása és végrehajtása során a tagállamok felelősek annak biztosításáért, hogy az utóbbi hatékonyan lehetővé tegye a programok konszolidált célkitűzéseinek elérését és biztosítsa a megfelelő jelentéseket a Bizottság számára. A vasúti projekteket pályáztatják és a közbeszerzési szerződések általában az időben történő megvalósítással és outputokkal kapcsolatos rendelkezéseket, valamint az ezekkel összefüggő szankcionáló mechanizmusokat is magukban foglalnak. E szerződések kezeléséért az érintett ajánlatkérő szervek / kedvezményezettek felelősek.

A Bizottság közös válasza a 37–44. bekezdésre:

Annak biztosítása érdekében, hogy a nagy sebességű vasúttal megtett hosszabb utazások vonzó és versenyképes alternatívát biztosítsanak a légi közlekedéshez képest, gyakran nagyon nagy sebességű szolgáltatásokra van szükség a légi közlekedéssel szembeni versenyképességi tartomány 600 km-ről 8-900 km-re való kiterjesztéséhez. Az átlagos sebességekre vonatkozó adatok várhatóan



módosulnak, amint készen van a hálózat, mivel az adatok a nem teljes hálózat mellett működő jelenlegi szolgáltatásokat tükrözik.

A nagy sebességű vonalak tényleges sebességét az állomások száma (ideális esetben inkább a piac, mint a tervezés által befolyásolt paraméter) és a jelzőberendezés (a nagy sebességű vasúti járművek rendelkezésre állásától függően) határozza meg.

Ugyanakkor az uniós jelzőberendezés elfogadása hozzájárul az utazási sebesség és kapacitás jelentős növekedésének lehetővé tételéhez. Az ERTMS 2. szintjének és a közeljövőben 3. szintjének – amelyet a meglévő vonalakon is ki lehet alakítani – fokozatos rendszerbe állítása hozzájárul mindkét tényező javításához.

51. A Bizottság véleménye szerint a költség-haszon elemzésekről szóló 2014-es útmutató közlekedésről szóló fejezetében foglalt rendelkezéseket arra tervezték, hogy lehetővé tegyék a nagy sebességű vasúti beruházások precíz és módszertanilag megbízható elemzését, melyek költségek és hasznok azonosításával és értékelésével kapcsolatos elemzési kerete – illetve a társadalmi-gazdasági életképesség kiszámítása – nem tér el más közlekedési beruházásokétól. Az Európai Számvevőszék által kiemelt tényezőket a szélesebb szakpolitikai célok mentén kell értékelni, mint például a modális váltásnak a kifejezetten az éghajlatváltozás és a helyi levegőtisztaság kezelése érdekében való ösztönzése tekintetében.

65. A Shift2Rail által kínált társfinanszírozás révén a Bizottság pénzügyileg támogatja a vasúti jegyeladás technikai fejlődését, ideértve a nagy sebességet. A Bizottság megítélése szerint a nagy sebességű vasúti ágazatnak kell kidolgoznia az elektronikus jegyeladást; hasonlóképpen ahhoz, ahogyan ez a légi közlekedési ágazatban történt. Az átszállójegytek tekintetében a légitársaságok egy ágazati alapú megközelítést dolgoztak ki, mely a kereskedelmi megállapodásokként működő szövetségekre épül. Nem állnak rendelkezésre átszállójegytek azon üzemeltetők számára, melyek nem vesznek részt e szövetségekben. A vasút területén egyre több ágazati kezdeményezés van, mint pl. a „Trainline”, ami lehetővé teszi az elektronikus jegyeladást és a több mint egy üzemeltetővel történő utazást.

A Bizottság jogszabályokat javasolt e területen a 4. vasúti csomagban, de a Tanács inkább egy olyan megoldást részesítene előnyben, amit az ágazat dolgozna ki. A Bizottságnak 2022-ig jelentést kell tennie az ágazati megoldásokról és ezt követően hozhat intézkedéseket.

67. A Bizottság rendszeresen ellenőrzi a vasúti szolgáltatások pontossági adatait a tagállamokban, és a pontosság közösen megállapított meghatározása 2017 óta létezik az RMMS részeként. A Bizottság évente összegyűjti a nemzeti szintű adatokat a személyvonatok 2 kategóriája tekintetében: „elővárosi és a regionális szolgáltatások”, valamint „hagyományos nagy távolságú és nagy sebességű szolgáltatások.” A nagy sebességű szolgáltatások pontosságát nem ellenőrzik külön. A Bizottság az adatokat a kétévenkénti vasúti piacfelületei jelentésben teszi közzé.

A Bizottság ennél gyakrabban nem ellenőrzi az ügyfélelégedettséget, mivel az a tagállamokon belül kínált változatos szolgáltatások miatt nagyon összetett. Ugyanakkor egyes tagállamok nagyon aktívak az ügyfélelégedettség ellenőrzése terén, melyek eredményét beépítik a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződéseikbe.

79. A Bizottság véleménye szerint a költség-haszon elemzésekről szóló útmutató közlekedésről szóló fejezetében foglalt 2014-es költség-haszon elemzésekről szóló rendelkezéseket arra tervezték, hogy lehetővé tegyék a nagy sebességű vasúti beruházások precíz és módszertanilag megbízható elemzését, melyek költségek és hasznok azonosításával és értékelésével kapcsolatos elemzési kerete – illetve a társadalmi-gazdasági életképesség kiszámítása – nem tér el más közlekedési beruházásokétól.

A teljesítendő rögzített mennyiségi adatok/paraméterek (pl. a minimális utasszám) belefoglalása megelőlegezheti a területi fejlesztési igények tekintetében releváns projektmegoldásokat.

Ezért az uniós szintű költség-haszon elemzés kulcsfontosságú követelményeire összpontosító útmutatónak elég rugalmasnak kell lennie ahhoz, hogy eseti alapon lehetővé tegye az ország-, ágazat- és projektspecifikus tényezők projektértékelések során történő figyelembe vételét.

85. A Bizottság 2017-ben javaslatot tett az „Európa mozgásban” csomagra, ideértve a felhasználó fizet és a szennyező fizet elveknek megfelelő intézkedéseket, mint például az útdíjakat. A Bizottság több javaslatot is benyújtott a közlekedési kibocsátások korlátozása érdekében, illetve ösztönzőket nyújtott a modális váltáshoz és szén-dioxid-mentesítéshez, különösen a közúti ágazatban.

A Bizottság ezen kívül 2017-ben átfogó tanulmányba kezdett a külső költségek internalizálásáról annak érdekében, hogy felmérjék, milyen mértékben hajtják végre a „felhasználó fizet” és „szennyező fizet” elveket az uniós országokban a közlekedési módok mentén, továbbá hogy hozzájáruljanak a releváns szakpolitikai vitához. A teljes tanulmány 2019 elejétől lesz elérhető.

„A közlekedésre nehezedő adó- és díjterhekről szóló esettanulmány” című másik tanulmány az adókkal és díjakkal, valamint támogatásokkal kapcsolatban gyűjtött információkat 20 körütekintően kiválasztott, valamennyi közlekedési módot felölelő reprezentatív útvonal esetében.

### **3. háttérmagyarázat – A határokon áthaladó gördülékeny vonatközlekedés hiányának hatása az utasokra**

#### **1. Mivel a München–Verona szakaszon nincs átjárhatóság, a brenneri állomáson meg kell állni és késedelmekre kerülhet sor**

A Bizottság osztja a Számvevőszék átjárhatósággal kapcsolatban megfogalmazott aggodalmait és a kérdések megoldásán dolgozik. Az ERA már hozzákezdett a több mint 11 000 nemzeti szabály által alkotott hatalmas akadály „eltakarításához” a negyedik vasúti csomag rendelkezéseinek köszönhetően. Ettől függetlenül, az ügyviteli nyilvántartásra vonatkozó proaktív megközelítés kezdett a folyosók mentén hasonló irányba haladni, és a szabályok meghatározását és jellemzését követően azt várjuk, hogy a legtöbb ügyet megszüntetik vagy európai szinten harmonizálják, habár e munka befejezése várhatóan több évet vesz majd igénybe.

Ugyanakkor ezek az akadályok a legtöbb esetben nem érintik a nagy sebességű vonalakat (nincs nagysebességű vasúti megállóhely Belgium, Franciaország, Németország, Hollandia és az Egyesült Királyság közötti határokon).

Harmadik franciabekezdés: A munkanyelv kérdésében a Bizottság egy közös vasúti nyelv kiértékelését javasolta a mozdonyvezetőkéről szóló felülvizsgált irányelvben foglalt hatásvizsgálatban (az ágazat költség-haszon elemzést sürgetett a nyelv meghatározására), még akkor is, ha működési és politikai szempontból sem valószínű az egységes nyelv elfogadása. Ugyanakkor a kérdés megoldásának számos lehetőségét vizsgálják (meghatározott célnyelvi szójegyzetek, informatikai eszközök, stb.) és a Bizottság a jogalap módosítását javasolja e megoldások kísérleti tesztelésének lehetővé tétele érdekében.

#### **2. A Franciaország és Spanyolország közötti (határon átnyúló atlanti szakasz) hiányzó infrastrukturális összeköttetések miatt az utasok kénytelenek másik vonatra szállni, másik peronról**

A Bizottság osztja a Számvevőszék által kifejezett aggályokat. Franciaország mindeközben elkötelezett a meglévő vonal javítása iránt a kapacitás növelése és a Hendaye-ben lévő szűk keresztmetszetek felszámolása érdekében. A Bizottság, valamint az európai koordinátorok nyomom követik e fejleményeket.

90. A haszonkulcsok bevezetése és szintje attól függ, hogy a tagállamok hajlandók és képesek-e a közvetlen költségek és az infrastruktúra teljes költségei közötti rés fedezésére.

91. A vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításának módjairól szóló, 2015. június 12-i (EU) 2015/909 bizottsági végrehajtási rendelet három számítási módszertant határoz meg.

A három módszertan valóban nagyon eltérő szintű díjakat eredményez. Mivel a díjakat számos tényező határozza meg, ideértve nemcsak a kopást és elavulást, de az infrastruktúra jelenlegi állapotát és a haszonkulcsok használatát is, egyértelmű, hogy nincs lehetőség egy „univerzális” haszonkulcs EU-szerte történő bevezetésére a nagy sebességű vasúti szolgáltatások terén. Lásd még a Bizottság 90. bekezdésre adott válaszát.

92.

(i) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a francia nagy sebességű vasúti hálózat jelentős mértékű karbantartásra és korszerűsítésre szorul, és a hálózat jelenlegi karbantartási költségei magasabbak ott, ahol korábban elmaradtak a karbantartási beruházásokkal. Amennyiben a pályahálózat-működtető által kapott állami támogatások szintje nem fedezi teljes mértékben ezeket a költségeket, ezeket nemcsak a közvetlen költségek, hanem a haszonkulcsok formájában is át lehet hárítani az üzemeltetőre, mivel a pályahálózat-működtetőnek nincs más bevételi formája.

(ii) A Bizottság rámutat, hogy a szabályozó szerv a versenytárs tevékenységeinek akadályozása miatt csökkentette a díjat. Az utazók helyzete a nagy sebességű vonalakon fennálló hatékony verseny miatt javult, ezért csökkentették a két üzemeltető díjszabását.

93. Lásd a Bizottság 95. bekezdésre adott válaszát.

95. A Bizottság megerősíti, hogy olyan mértékben felügyeli a rendszert, ami biztosítja a szabályozó szervek működését és tanúsítja, hogy ezek „megfelelően erőforrásokkal rendelkeznek.” Az erőforrások az ország méretétől és a piaci nyitottság szintjétől függenek. A Bizottság emlékezteti a szabályozó szerveket, hogy kötelességük hivatalból vagy panaszra cselekedni, amikor úgy ítélik meg, hogy a megfelelő intézkedéseket nem hozták meg. A szabályozó szervek egyértelmű szerepet játszanak a díjfizetési rendszer elfogadásában és annak biztosításában, hogy azt megkülönböztetésmentes módon alkalmazzák.

## **KÖVETKEZTETÉSEK ÉS AJÁNLÁSOK**

97. A Bizottság továbbra is elkötelezett a következtetések és a 2011-es fehér könyvben vázolt stratégiából eredő meghatározott intézkedések iránt, valamint továbbra is előterjeszti és végrehajtja a dokumentumban rögzített célkitűzések végrehajtásához szükséges fellépéseket. A Tanács és az Európai Parlament által elfogadott TEN-T rendelet konkrét célkitűzéseket, célokat és intézkedéseket határoz meg, melyeket a 2011-es bizottsági fehér könyvben megfogalmazott stratégiából ültet át.

98. A TEN-T rendelet konkrét célkitűzéseket, célokat és intézkedéseket határoz meg, melyeket a 2011-es bizottsági fehér könyvben megfogalmazott stratégiából ültet át.

A rendelet meghatározza a közlekedéssel kapcsolatos uniós infrastruktúra-politikát és az uniós közös érdekű projektek meghatározásának követelményeit. Kialakítja a törzs- és átfogó hálózatot és a vasúthálózat tekintetében meghatározza, hogy hol szükséges nagy sebességű vasutat kialakítani az ehhez kapcsolódó célokkal és ütemtervvel együtt (2030 a törzs- és 2050 az átfogó hálózat esetében), amit a Bizottság kötelező érvényűnek tekint, habár ez a tagállami pénzügyi erőforrások rendelkezésre állásától függ.

Bár a Bizottság valóban nem vesz részt közvetlenül a tagállami döntéshozatalban, a TEN-T és CEF-rendeletek eszközei lehetővé teszik, hogy a Bizottság ellenőrizze, hogy a tagállamok megfelelnek-e

a rendeletek szerinti kötelezettségvállalásaiknak, – különösen a törzshálózati folyosóknak – valamint, hogy adott esetben intézkedéseket hozzon.

102. A költség-haszon elemzésekről szóló 2014-es útmutató közlekedésről szóló fejezetében foglalt rendelkezéseket arra tervezték, hogy lehetővé tegyék a nagy sebességű vasúti beruházások precíz és módszertanilag megbízható elemzését, melyek költségek és hasznok azonosításával és értékelésével kapcsolatos elemzési kerete – illetve a társadalmi-gazdasági életképesség kiszámítása – nem tér el más közlekedési beruházásokétól. Az Európai Számvevőszék által kiemelt tényezőket a szélesebb szakpolitikai célok mentén kell értékelni, mint például a modális váltásnak a kifejezetten az éghajlatváltozás és a helyi levegőtisztaság kezelése érdekében való ösztönzése tekintetében.

A minimális utasszám belefoglalása megelőlegezheti a területi fejlesztési igények tekintetében releváns projektmegoldásokat.

Ezért az uniós szintű költség-haszon elemzés kulcsfontosságú követelményeire összpontosító útmutatónak elég rugalmasnak kell lennie ahhoz, hogy eseti alapon lehetővé tegye az ország-, ágazat- és projektspecifikus tényezők projektértékelések során történő figyelembe vételét.

103. A Bizottság 2017-ben átfogó tanulmányba kezdett a külső költségek internalizálásáról annak érdekében, hogy felmérjék, milyen mértékben hajtják végre a „felhasználó fizet” és „szennyező fizet” elveket az uniós országokban a közlekedési módok mentén, továbbá hogy hozzájáruljanak a releváns szakpolitikai vitához.

Lásd a Bizottság 85. bekezdésre adott válaszát.

104. A 2016-ban elfogadott negyedik vasúti csomag rendelkezik az átjárhatóság útjában álló akadályok felszámolásáról, a biztonság növeléséről és a vasúti személyszállítási piacok liberalizálásáról. A nagy sebességű kereskedelmi szolgáltatások tekintetében 2019-től lép hatályba.

Mivel ezek a modern szabványoknak megfelelően kiépített és a kezdetektől fogva a nemzeti közlekedés számára tervezett új infrastruktúrák, ezért a történelmi hálózathoz képest számottevően kevesebb akadályt állítanak a nagy sebességű útvonalak átjárhatósága elé. A fennmaradó kulcsfontosságú akadályok az eltérő jelzőrendszerekből erednek: ezt a 3. ERTMS-alapkonfiguráció fokozatos kiépítése és a „B osztályú” (azaz korábbi nemzeti) rendszerek, illetve a feszültségkülönbségek (25kV vagy 15kV) felszámolása révén kezelik, amit műszaki megoldások révén azonnal meg lehet oldani.

105. Bár észszerű szinten kell maradniuk, a díjakat legalább a közvetlen költségek szintjén kell megállapítani, hogy a vonatközlekedéssel kapcsolatban felmerült költségeket fedezzék. A közvetlen költségeken felüli haszonkulcsok megléte és szintje attól függ, hogy a tagállamok hajlandók és képesek-e támogatást nyújtani a pályahálózat-működtetőknek.

## **1. ajánlás – Az uniós nagy sebességű vasúti hálózat tervezése**

1. A Bizottság elfogadja az ajánlást.

A vonatkozó törzshálózati folyosókkal kapcsolatos munkatervek meghatározzák az először végrehajtandó kulcsfontosságú kiemelt projekteket. A Bizottság továbbra is együttműködik a tagállamokkal annak biztosítása érdekében, hogy a törzshálózatot a TEN-T rendeletben előírt módon 2030-ra megvalósítsák.

A Bizottság továbbá a TEN-T-re vonatkozó szakpolitikai felülvizsgálatának mihamarabbi megkezdését tervezi, a TEN-T (1315/2013. számú) rendelet 54. cikkének megfelelően. Ennek keretében a Bizottság biztosítja a TEN-T nagy sebességű vasúti hálózat alapos értékelését. Ez az értékelés többek között olyan szempontokra terjed ki, mint a csatlakozások társadalmi-gazdasági életképessége vagy az infrastruktúra és a szolgáltatások biztosítása közötti kölcsönös kapcsolatok a szolgáltatásokhoz kapcsolódó fő teljesítménymutatókra irányuló fokozott összpontosítás révén.

A Bizottság továbbá ösztönzi a végrehajtási határozatok alkalmazását a határokon átnyúló projektek esetében a projektek szorosabb ellenőrzésének biztosítása érdekében.

2. A Bizottság részben elfogadja az ajánlást. Bár elvben egyetért az ajánlással, a Bizottság nem tudja azonnali hatállyal végrehajtani ezt az intézkedést. A lehető leghamarabb bevezeti az intézkedést, amit a TEN-T-re vonatkozó új jogalkotási javaslat előkészítése közben is folytat.

A 2021–2027 közötti CEF keretében a Bizottság azt javasolja, hogy erősítsék meg az európai koordinátorok törzshálózati folyosókra vonatkozó munkatervei és a CEF végrehajtása közötti kapcsolatot.

A Bizottság továbbá ösztönzi a végrehajtási határozatok alkalmazását a határokon átnyúló projektek esetében a projektek szorosabb ellenőrzésének biztosítása érdekében.

A Kohéziós Alapok és az ERFA 2020 utáni támogatásai tekintetében az átfogó közlekedési tervezés megfelelő szinten lévő meglétét javasoljuk támogató feltételként. E terveknek adott esetben gondoskodniuk kell a nagy sebességű vonalak értékeléséről is.

Ezen kívül növekszik ezen alapok és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz egymást kiegészítő jellege és szinergiái: a CEF különösen a „törzshálózatra” összpontosít, míg az ERFA és a Kohéziós Alap az „átfogó hálózat” számára is támogatást nyújt.

## **2. ajánlás – Uniós társfinanszírozási támogatás a nagy sebességű vasúti infrastruktúrát érintő beruházásokhoz**

1. A Bizottság elfogadja ezt az ajánlást.

2. A Bizottság lényegében elfogadja az ajánlást. Ugyanakkor ez nem érinti a TEN-T rendelet felülvizsgálatának eredményét.

3. A Bizottság elfogadja ezen ajánlás rá vonatkozó részét.

4. A Bizottság részben elfogadja ezt az ajánlást, a következőkben meghatározottak szerint.

A Kohéziós Alapok és az ERFA 2020 utáni támogatása tekintetében a Bizottság részben elfogadja az ajánlást. Az átfogó közlekedési tervezés megfelelő szinten lévő meglétét javasoljuk támogató feltételként. A Bizottság javaslata szerint a közlekedési terveknek figyelembe kell venniük a vasúti liberalizáció várható hatását.

A CEF tekintetében a Bizottság nem fogadja el az ajánlást, mivel a negyedik vasúti csomag kötelezettségeket ró a tagállamokra, míg a CEF-finanszírozás a kedvezményezettek valamennyi típusára vonatkozik. Ezért nem lenne hatékony feltételeket alkalmazni, mivel a CEF kedvezményezettjei nem felelnek a támogatott infrastrukturális projektek tekintetében bevezetendő versenyért.

5. A Bizottság nem fogadja el ezt az ajánlást.

Mivel az ilyen beavatkozások eredményei nem jelentkeznek azonnal a projekt befejezését követően, hanem azokhoz bizonyos idő eltelte szükséges, ez megnehezítené a „teljesítménybónusz” visszatartását a végső kifizetéshez. A Bizottság továbbá kiemeli, hogy a teljesítmény a kedvezményezettektől független tényezőktől függ.

Ugyanakkor a Bizottság elképzelése szerint, habár az uniós finanszírozást nem kötik össze a kedvezményezettek által elért eredményekkel, a CEF 2021–27 javaslat keretében új kulcsfontosságú teljesítménymutatókat dolgoznak ki, melyek az eredményeket és hatásokat is felölelik.

A kohéziós politika tekintetében eredménymutatókat is tartalmazó átfogó célkitűzéseket rendelnek valamennyi programhoz. A támogatható projektek kiválasztása és végrehajtása során tehát a

tagállamok felelősek annak biztosításáért, hogy az utóbbi hatékonyan lehetővé tegye a programok konszolidált célkitűzéseinek elérését. A vasúti projekteket pályáztatják és a közbeszerzési szerződések általában az időben történő megvalósítással és outputokkal és eredményekkel kapcsolatos rendelkezéseket, valamint ezekkel összefüggő szankcionáló mechanizmusokat is magukban foglalnak. E szerződések kezeléséért az érintett ajánlatkérő szervek / kedvezményezettek felelősek. A Bizottság közös rendelkezésekről szóló új rendeletre vonatkozó javaslata nem rendelkezik teljesítménybónuszról a kedvezményezettek szintjén.

6. A Bizottság elfogadja az ajánlást és végrehajtja azt a CEF-finanszírozás, hálózati munkatervek és végrehajtási határozatok közti szorosabb kapcsolatok biztosításával.

### **3. ajánlás – A határon átnyúló építkezések egyszerűsítése**

1. A Bizottság elfogadja az ajánlást.

A 3. mobilitási csomag részeként elfogadott, a TEN-T megvalósításának előmozdítását ösztönző egyszerűsítő intézkedésekről szóló rendeletre vonatkozó javaslat tartalmazza azt a követelményt, hogy egyetlen közbeszerzési keretet alkalmazzanak azon határokon átnyúló projektek esetében, melyeket egyetlen jogalany valósít meg.

A jogszabályok határokon átnyúló alkalmazását lehetővé tevő jogi eszköz jelentősen leegyszerűsítene a határokon átnyúló műveleteket. A határokon átnyúló projekteket egyetlen szabálycsomag alkalmazásával lehetne végrehajtani. Az említett mechanizmus a 2018. május 29-én elfogadott, 2020 utáni kohéziós csomagra vonatkozó javaslat részét képezi.

2. A Bizottság elfogadja az ajánlást.

A Bizottság elfogadja, hogy ezen ajánlás esetében ösztönző szerepet vállal, mivel az egyablakos ügyintézés létrehozása a tagállamok hatáskörébe tartozik.

A 3. mobilitási csomag részeként elfogadott, intelligens TEN-T-ről szóló javaslat bevezeti a tagállamok számára azt a követelményt, hogy egyetlen hatáskörrel rendelkező hatóságot hozzanak létre a TEN-T törzshálózati projektek esetében alkalmazandó, integrált engedélyekre vonatkozó eljárások koordinálása tekintetében.

A határügyi kapcsolattartó pont lehetővé teheti a bevált gyakorlatok megosztását, és lehetőség szerint szakértői tanácsadást biztosít.

A határügyi kapcsolattartó pontot a Bizottság szolgálatain belül állították fel és a határokon átnyúló kérdésekkel foglalkozó bizottsági szakértőkből áll, akik tanácsokat adnak a nemzeti és regionális hatóságoknak, bevált gyakorlatokat gyűjtenek és osztanak meg az egész EU-t lefedő új online hálózat létrehozása révén. Ez a platform arra való, hogy a határ menti kérdésekben érdekelt felek meg tudják osztani tapasztalataikat és meg tudják vitatni a megoldásokat és ötleteket a határ menti akadályok megoldása érdekében.

Ez a kezdeményezés „A növekedés és a kohézió előmozdítása az EU határrégióiban” című, 2017. szeptember 20-án elfogadott, nagyobb lélegzetvételű közlemény részét képezi, amely az uniós határrégiók gyorsabb növekedése és egységesülése érdekében új fellépéseket javasol és számba veszi a folyamatban lévő kezdeményezéseket. A Bizottság által 2018. május 29-én elfogadott, a határokon átnyúló környezetben fennálló jogi és adminisztratív akadályokat megoldó mechanizmusról szóló rendeletben is említésre kerül.

3. A Bizottság elfogadja az ajánlást.

Az ERTMS európai megvalósítási terve és a 4. vasúti csomag egyértelmű keretet biztosít az átjárhatóság biztosításához.

### **4. ajánlás – Intézkedések a nagy sebességű vasúti személyszállítási szolgáltatások javítására**

1. A Bizottság elfogadja ezt az ajánlást.

A TAP TSI kezdeményezés révén egységes elektronikus jegyeladási megoldásokkal kapcsolatos technológiai megoldásokat fejlesztenek ki, miközben a Shift2Rail innovációs programon belül további bővítéseket dolgoznak ki (például a multimodális elektronikus pénztárca irányába).

A Bizottság ezen kívül jelenleg is figyelemmel követi a vasúti piacon a közös információs és átszállójegyrendszerek bevezetésével és alkalmazásával kapcsolatban zajló fejleményeket. A jogszabály (EU 2016/2370 irányelv) megköveteli, hogy a Bizottságnak 2022. december 31-ig jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a közös információs és átszállójegyrendszerek rendelkezésre állására vonatkozóan, melyet adott esetben jogalkotási javaslatok is kísérhetnek.

2. A Bizottság elfogadja ezt az ajánlást.

A Bizottság 2019 végéig elvégzi a tagállamok nemzeti átültető intézkedéseinek teljes körű megfeleléségi ellenőrzését. Ugyanakkor a Bizottság emlékeztet arra, hogy az üzemeltetők a helytelen alkalmazást (az átültetéssel ellentétben) 2019 után is bármikor a tudomására hozhatják, amely esetben köteles lépéseket tenni.

A Bizottság továbbá aktívan együtt dolgozik a pályahálózat-működtetőkkel a határokon átnyúló műveletek esetében alkalmazandó haszonkulcsokkal kapcsolatos együttműködés biztosítása érdekében.

3. A Bizottság elfogadja ezt az ajánlást.

A Bizottság 2019 végéig elvégzi a tagállamok nemzeti átültető intézkedéseinek teljes körű megfeleléségi ellenőrzését. Ugyanakkor az üzemeltetők a helytelen alkalmazást (az átültetéssel ellentétben) 2019 után is bármikor a Bizottság tudomására hozhatják, amely ez esetben köteles lépéseket tenni.

4. A Bizottság részben elfogadja ezt az ajánlást.

Az (i) pont tekintetében a Bizottság javaslatot tesz a vasúti piac nyomon követése keretében fennálló tagállami jelentéstételi kötelezettségekről szóló, (EU) 2015/1100 bizottsági végrehajtási rendelet előirányzott felülvizsgálata során, mely szerint a tagállamoknak elkülönítve kell pontossági adatokat gyűjteniük a hagyományos nagy távolságú és nagy sebességű szolgáltatások tekintetében. Ha a tagállamok elfogadják a javaslatot, az adatok 2020-tól rendelkezésre állnak és a kétévenkénti vasúti piacfelügyeleti jelentésben terjesztésre kerülnek.

A Bizottság nem fogadja el a (ii) pontot, mely megköveteli az ügyfelek szolgáltatásokkal kapcsolatos elégedettségére vonatkozó szabványos jelentéstételi keret és módszertan kidolgozását. Az ERA ERADIS honlapján az utasok jogairól szóló, 1371/2007/EK rendeletnek megfelelően az üzemeltetők által jelenleg közzétett jelentések az egyéni szolgáltatások minőségi előírásaival kapcsolatos megelégedettségéről számolnak be. A harmonizált jelentéstétel uniós szinten való bevezetése további adminisztratív terhekkel járna, mivel az üzemeltetők kötelesek lennének nemcsak az egyéni szolgáltatások minőségi előírásaival kapcsolatban jelenteni, hanem a harmonizált uniós követelményeknek is megfelelni. Az átláthatóság és az üzemeltetők szintjén történő jelentéstétel minőségének javítása érdekében a Bizottság a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól szóló, 1371/2007/EK átdolgozott rendeletében (COM(2017)548 final) a jelentéstétel szabványosabb megközelítését javasolta, ideértve a részletesebb minimális szolgáltatásminőségi előírásokat a rendelet III. melléklete I.2. pontjában foglalt ügyfél-elégedettség felmérések esetében. Ugyanakkor ez nem teszi lehetővé a teljes körű harmonizációt és ezért a Bizottság megítélése szerint az Eurobarométer-felmérések 4–6 évenkénti folytatása (a költségvetési források rendelkezésre állásának függvényében) megfelelő és arányos eszköz arra, hogy uniós

szinten az ügyfélelégedettség legmegalapozottabb és legrepresentatívabb áttekintését nyújtsa. Az Eurobarométer-felmérések megállapításait külön teszik közzé és szakpolitikai keretben elemzik a Bizottság a vasúti piac nyomon követéséről szóló következő jelentésében.

Továbbá, a vasúti liberalizáció célkitűzését figyelembe véve a Bizottság úgy véli, hogy nem a Bizottság feladata a versenytárs piaci szereplők egymáshoz képest történő értékelése.

5. A Bizottság elfogadja ezt az ajánlást.

A Bizottság 2017-ben átfogó tanulmányba kezdett a külső költségek internalizálásáról annak érdekében, hogy felmérjék, milyen mértékben hajtják végre a „felhasználó fizet” és „szennyező fizet” elveket az uniós országokban a közlekedési módok mentén. A vonatkozó módszertanok és adatok biztosításának további célja, hogy ezeknek az elveknek a felelős tagállamok által történő jövőbeni végrehajtását elősegítse.



<b>Esemény</b>	<b>Dátum</b>
Az ellenőrzési feladatterv elfogadása / az ellenőrzés megkezdése	2017.1.25.
A jelentéstervezet hivatalos megküldése a Bizottságnak (illetve egyéb ellenőrzött szervezetnek)	2018.5.4.
A végleges jelentés elfogadása az egyeztetési eljárás után	2018.6.13.
A Bizottság (illetve egyéb ellenőrzött szervezet) hivatalos válaszainak beérkezése az összes uniós nyelven	Angol: 2018.6.25. Egyéb nyelvek: 2018.7.12.

ISBN 978-92-847-0073-8

doi:10.2865/827644

QJ-AB-18-014-HU-N

Az Unió 2000 óta összesen 23,7 milliárd eurót ruházott be a nagy sebességű vasútvonalakba. A nagy sebességű vasútra nézve nincsen reális hosszú távú uniós terv, a jelenlegi hálózat egy nemzeti vonalakkal álló, nem kellő hatékonysággal működő mozaik, mivel az Európai Bizottság nem rendelkezik jogi eszközökkel és hatáskörökkel ahhoz, hogy a tagállamokat a vonalak megállapodás szerinti megépítésére kötelezze.

Kérdéses a költséghatékonyság is, mivel: nincsen mindenhol szükség nagy sebességű vasútvonalakra; az időmegtakarítás percenkénti költsége nagyon magas, akár a 369 millió eurót is elérheti; az átlagsebesség csupán a megengedett sebesség 45%-a körül alakul; a beruházások elhúzódnak pedig nem kivételnek, hanem szinte már szabálynak tekinthető.

A fenntarthatóság szintje alacsony, a beruházások nem elég eredményesek, és kétséges az uniós hozzáadott érték megléte is, mivel a hét elkészült vasútvonal közül három esetben az utasszám alacsony, s ezért nagy a kockázata annak, hogy 2,7 milliárd euró uniós társfinanszírozást nem hatékony módon költöttek el. Megjegyzendő ezenkívül, hogy a 14 ellenőrzött nagy sebességű vonal és vonalszakasz közül kilenc nem rendelkezik kellően nagy számú potenciális utassal, és hogy továbbra is 11 000 különböző nemzeti szabály létezik, pedig a Számvevőszék már 2010-ben kérte e műszaki és adminisztratív akadályok megszüntetését.



EURÓPAI  
SZÁMVEVŐSZÉK



Kiadóhivatal

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Telefon: +352 4398-1

Megkeresés: [eca.europa.eu/hu/Pages/ContactForm.aspx](https://eca.europa.eu/hu/Pages/ContactForm.aspx)

Weboldal: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

Twitter: @EUAuditors

© Európai Unió, 2018

Az olyan fényképek és más anyagok felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek szerzői jogainak nem az Európai Unió a tulajdonosa, közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.